



Transportation in Canada

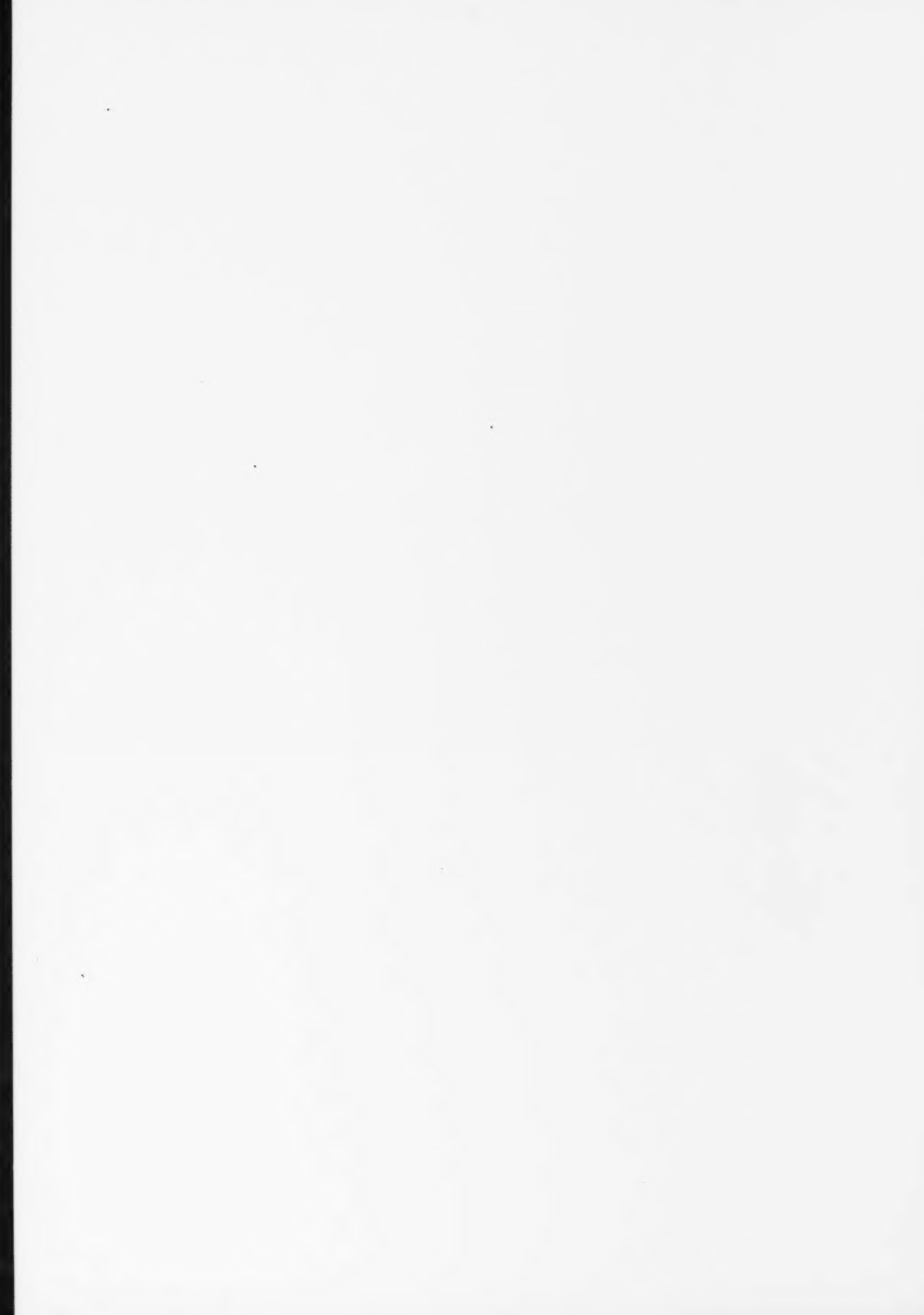
An Overview

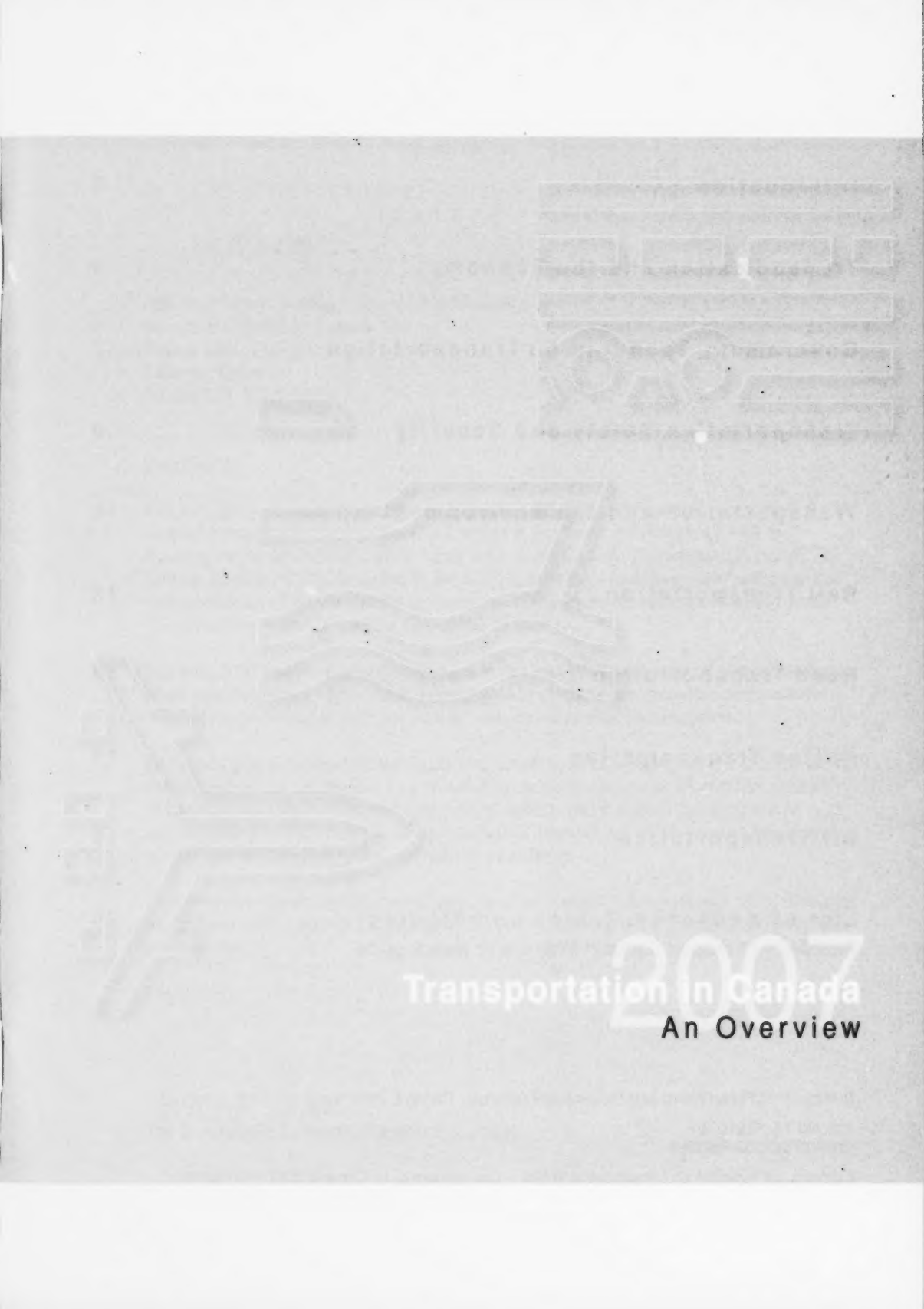


Transport
Canada

Transports
Canada

Canada





2007

Transportation in Canada

An Overview

Table of Contents

Introduction	3
Transportation and the Economy	5
Government Spending on Transportation	7
Transportation Safety and Security	8
Transportation and the Environment	10
Rail Transportation	12
Road Transportation	14
Marine Transportation	16
Air Transportation	18
List of Addendum Tables and Figures	20

Available on Transport Canada's Web site at: www.tc.gc.ca

© Minister of Public Works and Government Services, Canada, 2007

Cat. No. T1-10/2007E

ISBN 978-0-662-48799-9

Également disponible en français sous le titre « Les transports au Canada 2007 – Un survol »



Ottawa, Canada K1A 0N5

16 Mai 2008

Her Excellency the Right Honourable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Governor General of Canada
Rideau Hall
1 Sussex Drive
Ottawa ON K1A 0A1

Excellency:

It is with great pleasure that I submit to your attention the first overview report on the state of transportation in Canada. This report is produced in conformity with the statutory requirements outlined in Section 52 of the *Canada Transportation Act (CTA)*. Section 52 of the CTA, amended in June 2007, calls for a brief overview of the state of transportation in Canada and for an expanded comprehensive review every five years. This overview report is thus the first of the former.

The year 2007 had its share of challenges with Canada's transportation system having to adapt to higher energy prices and changing trade patterns in a global economy while responding favorably to calls for a more sustainable transportation system.

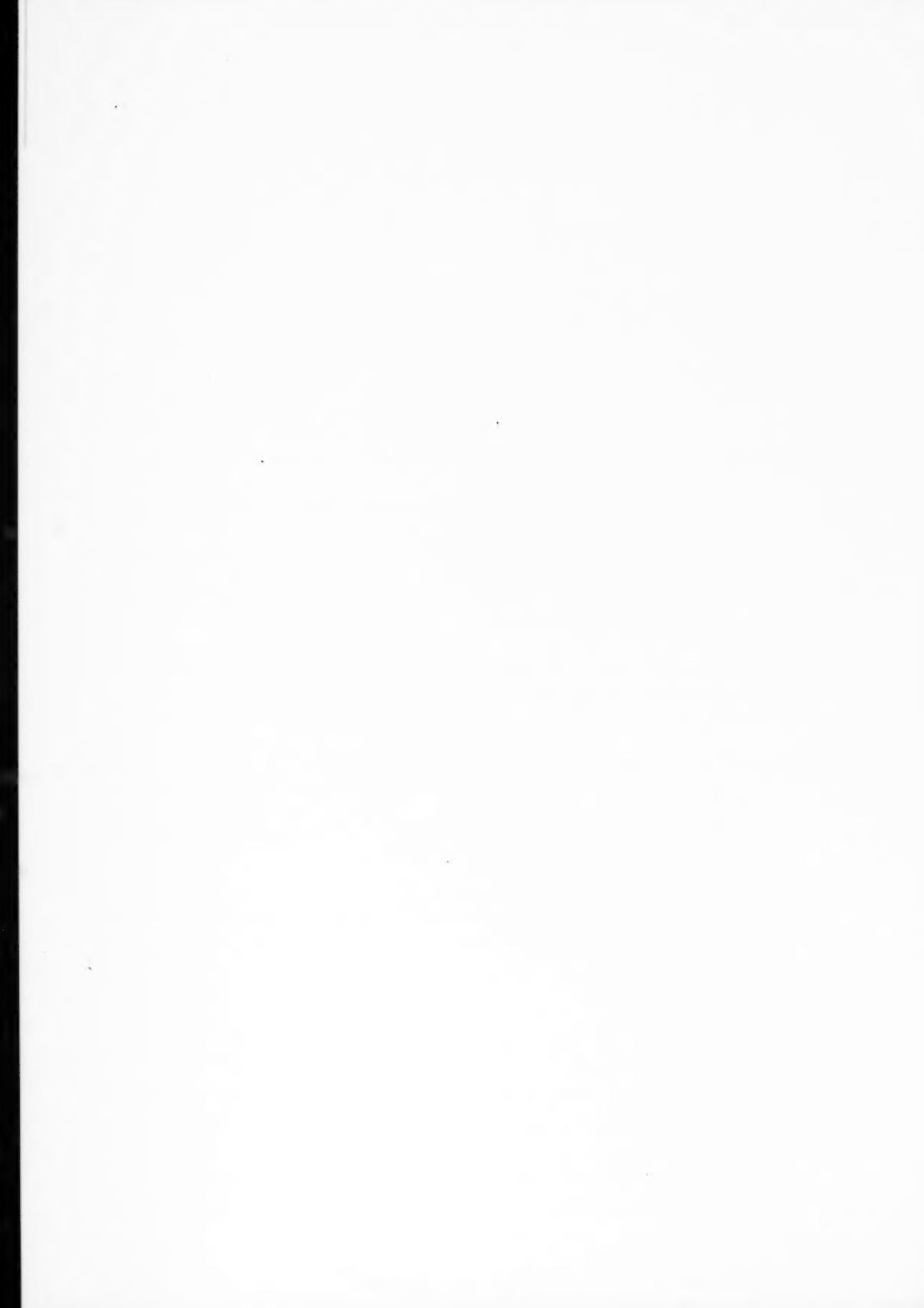
The report presents selected highlights and developments across the main four modes of transportation and across four key domains using the most recent information available. In conjunction with its companion statistical addendum, it also allows for a better understanding of the evolution of transportation demand and of the transportation system in response to changing needs and market conditions.

This overview report on the state of the Canadian transportation system and its statistical addendum provide relevant information for policy development, planning and program management.

Yours truly,

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.

Canada



The 2007 Overview Report presents a brief overview of the state of transportation in Canada using the most current information available.

The Minister of Transport has a statutory responsibility to table in Parliament each year, a brief overview of the state of transportation in Canada and every five years, an expanded and more comprehensive review. This responsibility derives from Section 52 of the *Canada Transportation Act* (1996), as amended in June 2007, with Section 52 (1) calling for an Industry Overview in the following terms:

"Each year before the end of May, the Minister shall, using the most current information available, prepare and lay before both Houses of Parliament a report providing a brief overview of the state of transportation in Canada."

And Section 52(2) calling for an Industry Review every five years in the following manner:

"Every five years, the report referred to in subsection (1) shall be expanded to a comprehensive review of the state of transportation in Canada which shall include:

- (a) the financial performance of each mode of transportation and its contribution to the Canadian economy;*
- (b) the extent to which carriers and modes of transportation were provided resources, facilities and services at public expense;*
- (c) the extent to which carriers and modes of transportation received compensation, indirectly and directly, for the resources, facilities and services that were required to be provided as an imposed public duty;*
 - (c.1) the long term outlook and trends in transportation in Canada; and*
- (d) any other transportation matters that the Minister considers appropriate."*

This Overview is the first such report submitted by the Minister since the amended Section 52 of the *Canada Transportation Act* came into force. In producing the report, Transport Canada used the most current data and information, however 2007 data was not always available. While the scope of the report goes beyond federal transportation responsibilities, limited attention was paid to urban and intermodal transportation matters. The Overview report with its companion addendum nevertheless offers broad coverage of Canada's transportation system.

Selected highlights from 2007 are presented for each of the four modes of transportation (road, rail, marine and air) and across four domains:

- transportation and the economy;
- government spending on transportation;
- safety and security in transportation; and
- transportation and the environment.

This Overview offers a glimpse of the year's key events and noticeable trends and is supplemented with a companion addendum which offers further detail on a large number of areas including: employment, trade and tourism, the energy consumed in transportation and, accident and incidents statistics by mode.

Addendum tables and figures also cover transportation infrastructure, as well as the industry structure, activity levels and performance, making for a complete and informative picture. Readers interested in detailed or time series information are invited to consult both this year's addendum as well as all reports and addendum tabled since 1996 on Transport Canada's Web site at www.tc.gc.ca.

In one way or another, transportation plays a vital and essential role in all social and economic activities — opening markets to natural resources, agricultural products and manufactured goods; supporting our service industries; helping us overcome the challenges posed by topography and geography; linking our cities and communities and reducing the distances that separate Canadians. It is inexorably intertwined and interdependent with the economic and social fabric of our society.

But transportation needs evolve over time as conditions change. We must keep in mind that demand for transportation services originates from all sectors of the economy. In other words, transportation demand is a derived demand. Changes in economic activity, especially at regional or sectoral levels, affect transportation demands as do changes in trade patterns and activities. All of these can force adjustments to the supply of transportation services and the infrastructure necessary to accommodate trade-driven change.

Most data presented in this report and addendum comes from organizations other than Transport Canada and these sources bear the onus for data validation. Transport Canada has devoted proper care and attention to data quality — and its limitations — when producing this report, and footnotes are employed as needed to flag potential issues with supplied data. Where issues were identified, they were drawn to the attention of the information source. Given the constraint of the statutory deadlines under which this report is produced, these issues were not pursued further if the validity of the information was confirmed. In this report, it is only exceptionally that attempts to circumvent data limitations by estimating were made. The final point to signal to the reader is that the Overview report does not attempt to present a prospective view of Canada's transportation system.

Transportation and the Economy

- In 2007, the Canadian economy grew 2.7 per cent, a slightly slower rate than in 2006.
- Consumer expenditures were a major force in the economy, increasing by 4.7 per cent, the highest increase since 1985.
- During the course of the year, both the price of crude oil and the value of the Canadian dollar rose to new highs.
- The Canadian dollar reached a high of US\$1.103 on November 7, 2007. The average value of the Canadian dollar against the U.S. dollar increased by 5.5 per cent in 2007.
- The consumer price index (CPI) increased by 2.2 per cent in 2007. Energy prices and shelter costs rose by 2.3 and 3.4 per cent, respectively, while transportation prices rose 1.6 per cent.
- In real terms, personal disposable income per capita increased by 3.0 per cent in 2007.
- The average number of persons employed in Canada increased by 2.3 per cent.
- All provinces and territories experienced economic growth in 2007. Newfoundland and Labrador witnessed by far the strongest growth, while the western provinces fared better than the other eastern provinces and the central provinces.
- Canada's merchandise trade surplus fell in 2007, as imports grew 2.8 per cent to \$415.7 billion while exports grew 2.1 per cent to \$465.4 billion. Exports to the United States fell 1.6 per cent but rose by 16 per cent to other countries.
- In terms of value, trucking accounted for 59 per cent of trade with the United States, rail 17 per cent, pipeline 14 per cent, air six per cent and marine four per cent.
- Around 76 per cent of Canada-U.S. trade (in value terms) carried by trucks took place at six border crossing points: Windsor/Ambassador Bridge, Fort Erie and Sarnia, in Ontario, Lacolle in Quebec, Emerson in Manitoba and Pacific Highway in British Columbia.
- In 2007, Canada's trade with countries other than the United States totalled \$278 billion. Imports were more significant than exports, and marine and air transportation were the two dominant modes in terms of both value and volume.
- Of Canada's top 20 trade partners, China and India had a two-digit average annual growth rate in their trade with Canada from 1997 to 2007. Six other countries had a similar two-digit average growth rate in either their exports or their imports with Canada over the same period.
- In 2007, China ranked second (\$38.3 billion) and third (\$9.3 billion), respectively, in terms of Canada's total imports and exports.

- Tourism expenditures, including expenditures on transportation, increased by 5.7 per cent in 2007. Transportation expenditures rose by 9.2 per cent. In 2007, overall international travel to and from Canada was unchanged: the number of U.S. residents visiting Canada fell but both the number of foreign visitors other than from the United States and the number of Canadians travelling to the United States and to other countries rose.
- Transportation energy use (excluding pipelines) decreased by 0.3 per cent in 2006. Air used 1.2 per cent less energy in 2006 than in 2005, while rail used 3.1 per cent more and road transportation 0.2 per cent more. Sales of marine fuels in Canada decreased by 10.5 per cent in 2006, while pipeline energy use decreased by 3.9 per cent.
- In 2007, the annual average price of crude oil per barrel increased by 9.2 per cent when measured in U.S. dollars. However, mostly due to the increase in the value of the Canadian dollar, the price of Canadian oil in Edmonton rose only by 5.1 per cent.
- The retail prices of road gasoline and diesel rose by 4.3 and 3.1 per cent, respectively, between 2006 and 2007, while the price of jet fuel rose by 5.0 per cent. The price of marine bunker rose by 9.8 per cent (estimated). The average cost of diesel to rail companies is not available for 2007; in 2006 this price rose by 14.3 per cent.
- Freight rail continued its pattern of productivity gains, with strong total factor productivity growth in 2006. Air transportation saw a slight decline in productivity after two years of very strong growth. Public transit and VIA Rail productivity growth was virtually flat in 2006. Carrier prices in all industries were up once again, mainly due to carrier attempts to pass on fuel cost increases.
- In 2007, commercial transportation services accounted for 4.0 per cent of Canada's value-added Gross Domestic Product (GDP).
- In Manitoba, Saskatchewan and British Columbia, commercial transportation represented 5.4 per cent to 6.7 per cent of the provincial GDP. Ontario and Quebec accounted for nearly 57 per cent of the total national commercial transportation activity.
- Investment in transportation accounted for 2.8 per cent of Canada's GDP in 2007.
- Personal expenditures on transportation represented 8.5 per cent of final domestic demand in Canada in 2007.

Note: See tables and figures EC1 to EC76 in the Addendum for additional figures on trade, tourism, employment, energy, and performance in transportation.

Government Spending on Transportation

- In fiscal year 2006/07, all levels of government combined spent \$24.8 billion on transportation net of transfers, \$1.3 billion more than in 2005/06. Federal government expenditures increased by \$275 million to \$3.6 billion and are expected to increase by \$116 million to \$3.7 billion. Provincial/territorial government expenditures fell by \$689 million to \$10.8 billion and local government expenditures increased by \$1.7 billion to \$10.4 billion.
- In 2006/07, all government levels collected \$15.9 billion in permit and licence fees and fuel taxes from transport users, 1.6 per cent more than the previous year. Fuel taxes from transport increased by 0.9 per cent to \$11.7 billion. Federal transport revenues other than from fuel taxes increased by 1.6 per cent to \$818 million. Provincial and territorial licences and fees totalled \$3.4 billion, up 4.3 per cent from 2005/06.
- In 2007/08, direct federal transport expenses are expected to increase by 4.1 per cent to \$2.3 billion. Expenditures relating to operations are expected to increase by 2.6 per cent to \$1.1 billion, while expenditures relating to safety, security and policy activities are expected to increase by 4.4 per cent to \$1.0 billion. Transport Canada is expected to account for 39.1 per cent of the total 2007/08 estimated direct transport expenses, Fisheries and Oceans 30.5 per cent and other federal departments and agencies another 30.4 per cent.
- In 2007/08, total direct federal subsidies, grants and contributions are expected to grow 1.9 per cent to \$1,460 million, or \$28 million more than in 2006/07. The highway mode is expected to receive the largest subsidy with \$892 million, followed by the rail mode with \$264 million, the marine mode with \$179 million, the air mode with \$51 million and transit with \$22 million. Transport Canada is expected to account for \$702 million of the subsidies, grants and contributions to be paid, while Infrastructure Canada is expected to account for \$732 million.
- Of the \$24.8 billion spent by all levels of government in 2006/07, \$17.6 billion was spent on roads, \$3.7 billion on public transit, \$1.3 billion on marine, \$891 million on air, \$240 million on rail and \$1.1 billion on multimodal and other expenses. Federal and provincial governments spent \$2.5 billion on air, marine and rail transportation.
- Provincial, territorial and local governments spent \$21.2 billion on transportation in 2006/07, 5.2 per cent more than in 2005/06. About 78 per cent of this total was directed at highways and roads.

Note: See tables G1 to G7 in the Addendum for additional government spending figures.

Transportation Safety and Security

- In 2007, Transport Canada maintained its regulatory and safety oversight responsibilities, implemented a number of improvement initiatives and continued to implement Safety Management Systems in the air, rail and marine industries as stipulated in *Moving Forward – Changing the Safety and Security Management*.

Transportation Safety

- In 2007, there were 7.1 per cent more aviation accidents (255) than in 2006 (238). The 2007 accident rate (preliminary data) was 5.8 per cent per 100,000 hours flown, which is almost identical to the 2006 rate of 5.7 but below the 2002 – 2006 five-year average of 6.2. There were 42 air fatalities in 2007 compared with 47 in 2006.
- A record low was set in 2007, for the fourth consecutive year, in the number of Canadian vessel shipping accidents and accidents aboard ship (392). This is 9.4 per cent below the 2002 – 2006 average. The 2007 marine accident rate (preliminary data) was 3.7 (Canadian vessels, excluding fishing, of over 15 gross tons), compared with the previous five-year average of 3.9. For the third consecutive year, related marine fatalities recorded a low at 12, well below the previous five-year average of 21.4.
- There were 3.5 per cent fewer reported rail accidents in 2007 (1,330) than in 2006 (1,378). There were also fewer rail fatalities, 86 in 2007 compared with 94 in 2006.
- The latest available statistics for road casualty collisions (2006) show little change from 2005 (-2.2 per cent), while the number of fatalities decreased 0.4 per cent and injuries dropped 2.5 per cent. There were 2,889 road fatalities in 2006 compared with 2,905 in 2005. Transport Canada's national surveys of rural seat belt use in 2006, combined with the results of the urban seat belt use survey in 2007, reveal that 92.5 per cent of occupants of light-duty vehicles buckle up and 93.8 per cent of passenger car drivers use seat belts. While these results are very positive, the most recent national crash data (2006) are less promising, as 37 per cent of fatally injured occupants were not wearing seat belts at the time of the crash. During 2005, 30 per cent of all traffic-related deaths on public roads involved a drinking driver. Of the fatally injured drivers tested for alcohol in 2005, 36 per cent had a positive Blood Alcohol Concentration (BAC). Of this 36 per cent, 31 per cent were over the legal driving limit of .08 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood.
- In the context of approximately 30 million shipments of dangerous goods a year, there were 421 accidents involving the transportation of dangerous goods in 2007. This was up from 385 in 2006, a 9.4 per cent increase. However, few accidents that involve dangerous goods are actually caused by the goods themselves. Accidents occurred during the loading or unloading phase at transportation facilities twice as often as during transport. In 2007, only 16 injuries were directly attributable to the dangerous goods themselves.

- The Marine Safety Program implemented the *Canada Shipping Act, 2001*, which came into effect on July 1, 2007, and revised its first set of regulations and standards. The CSA 2001 will help the marine community operate in a manner that is safer, more efficient and environmentally sound, as well as be responsive to the needs of Canadians in a global economy.
- In 2007, the Minister appointed an independent panel to review the *Railway Safety Act* in order to further improve railway safety in Canada.
- In October 2007, the U.S. Pipeline and Hazardous Materials Administration revised its regulations to recognize most tanks and containers manufactured in accordance with Transport Canada's Transportation of Dangerous Goods Regulations as equivalent to American tanks and containers. This modification will allow Canadian manufacturers better access to the U.S. market.

Transportation Security

- Transportation security continued to be strengthened in Canada in 2007 through various enhancements and initiatives. Transport Canada continued to take action with other federal departments, other countries and international organizations, labour organizations, industry and other stakeholders.
- Important aviation security initiatives included the implementation of the Passenger Protect Program, which prevents persons who pose an immediate threat to aviation security from boarding a commercial aircraft.
- In 2007, under the Marine Security Contribution Program, more than \$12 million in funding was approved for over 100 marine security enhancement projects. This brings the total approved funding to date to more than \$108 million for more than 1,100 marine security enhancement projects.
- Transport Canada pursued Phase 1 of the Marine Transportation Security Clearance Program involving three ports (Vancouver, Montreal and Halifax) and the St. Lawrence Seaway Control Centres.
- In 2007, under the Transit-Secure Contribution Program, more than \$41 million in funding was approved for 83 transit security enhancement projects. This brings the total approved funding to date to more than \$77 million for a total of 139 transit security enhancement projects.
- Transport Canada (TC) and the Railway Association of Canada (RAC) signed a new and updated agreement to strengthen the security of Canada's major passenger, freight and commuter railways. This complements the security measures being implemented for transit operations through the Transit-Secure program.

Note: See tables and figures S1 to S24 in the Addendum for additional transportation safety and security figures.

Transportation and the Environment

- The transportation sector, directly comparable with the agriculture sector, emits in excess of 70 kilograms (kg) of CO₂ per gigajoule of energy compared to the average 58 kg across all sectors, reflecting the sector's reliance on traditional fossil fuels such as gasoline and diesel.
- Transportation is the second largest source of greenhouse gas (GHG) emissions in Canada representing 27 per cent of total GHG emissions. From 1990 to 2005, this figure grew by 33 per cent, from 150 megatonnes (Mt) to 200 Mt.
- Passenger GHG emissions continue to grow. From 1990 to 2005, GHG emissions from passenger vehicles increased by 10 per cent, as passenger-kilometres increased by 30 per cent during the same period.
- Freight GHG emissions continue to grow despite significant improvements in fuel efficiency. GHG emissions from on-road freight transport increased by 92 per cent between 1990 and 2005 from 31 to 59 Mt. During this time, road freight activity, measured in tonnes-kilometres, increased by 160 per cent indicating improvements in fuel efficiency when compared with the increase in freight GHG emissions. In the past five years, the aviation sector has accounted for the largest growth in GHG emissions in the non-road transportation sector. GHG emissions from aviation have increased by 35 per cent from 14 Mt in 1990 to 18 Mt in 2005.
- While GHG emissions from the transportation sector continue to increase, air pollution emissions, such as fine particulate matter, sulphur oxides, nitrogen oxides and volatile organic compounds, have shown a steady decline due to regulatory initiatives and stock turnover.
- In February 2007, the Federal Government's ecoTRANSPORT Strategy was announced with over \$100 million in funding towards new initiatives in clean transportation to be spent over the next four years (ecoTECHNOLOGY – \$31 million, ecoMOBILITY – \$10 million and ecoFREIGHT – \$61 million).
- Over the course of 2007, Transport Canada showcased leading-edge technology vehicles at events informing a large number of Canadians about the environmental benefits technology can bring about.
- Together, the ecoFREIGHT program, the Freight Technology Demonstration Fund and Freight Technology Incentives Program received 109 applications for the first round of funding that was scheduled November 1, 2007 from organizations and technology providers involved in freight transportation.
- The EcoMobility program will provide financial support to municipalities and regional transportation authorities for transportation demand management projects such as carpool ridematching systems, cycling safety education, social marketing and travel planning. The program also builds professional capacity to implement travel behavior change initiatives through training, research and information dissemination.

- In Budget 2007, the federal government introduced a Vehicle Efficiency Incentive (VEI) initiative. It included a rebate for highly fuel-efficient vehicles (the ecoAUTO rebate program) and a new excise tax on fuel inefficient vehicles (the Green Levy). Both initiatives are designed to promote the purchase of fuel efficient vehicles in Canada. The ecoAUTO Rebate Program, administered by Transport Canada, provides a cash incentive to encourage Canadians to buy or lease fuel-efficient vehicles. It offers rebates from \$1,000 to \$2,000 to people who purchase or enter a long-term lease (12 months or more) for a new fuel-efficient vehicle.
- In April 2007, the federal government released *Turning the Corner*, a new action plan to reduce greenhouse gas (GHG) and other air pollutants. The plan sets an ambitious goal to reduce GHG emissions by 20 per cent from 2006 levels by 2020. To meet this target, the Government of Canada will impose mandatory regulations including motor vehicle fuel efficiency and rail and air emissions regulations for 2011. Transport Canada will also be looking at introducing regulations for the marine and air sectors based on work now in progress at both the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization (ICAO).
- At its 36th Assembly in September 2007, ICAO implemented a plan of action to address aircraft emissions. Guidance material for emissions charges and emissions trading, based on member countries' mutual consent, has been developed and approved. ICAO has also created a new high level Group on International Aviation and Climate Change (GIACC) to look at proposing a program of action by Fall 2009. Transport Canada is an active member of this new group.
- Transport Canada and the industry are also working together to address environmental issues through voluntary arrangements. In May 2007, Transport Canada, Environment Canada and the Rail Association of Canada signed a Memorandum of Understanding setting out emission level targets for the industry by 2010.

Note: See figures EN1 to EN5 in the Addendum for additional information.

Rail Transportation

- In June 2007, amendments to the *Canada Transportation Act*, contained in Bill C-11, 1) granted new authority to resolve disputes related to railway noise and vibrations and to adjudicate disputes between the freight railways and commuter rail operators and VIA Rail for access to track and facilities; 2) extended the line transfer and abandonment provisions to sidings and spurs in urban areas; and 3) extended the merger and acquisition provisions for air carriers to all modes of transportation.
- In October 2007, the government announced funding for VIA Rail Canada totaling \$691.9 million over the next five years. Capital investments of \$516 million will sustain the existing network by: 1) rebuilding locomotives and passenger cars; 2) upgrading track infrastructure in the Quebec City-Windsor Corridor to improve on-time performance, reduce trip times and add frequencies; 3) installing signaling and improving highway crossing protection, and 4) upgrading stations and other corporate facilities (mostly in the Corridor).
- Over the next five years, the remaining \$175.9 million will be allocated to cover operating shortfalls above the \$169 million reference level. Once the capital investment program is completed in 2012, operating funding requirements will return to the \$169 million level.
- There are 13 commuter rail lines in total in Montreal, Toronto and Vancouver. Commuter trains handled 58.6 million passengers in 2006, an increase of 4 per cent over the 2005 level.
- An unprecedented collaborative effort among a dozen public and private sector stakeholders as part of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative resulted in the June 2007 announcement of a \$360 million package of road and rail improvements for the Roberts Bank Rail corridor in the Vancouver Lower Mainland.
- In 2007/08, the Government of Canada signed an agreement for a total investment of more than \$75 million to restore the infrastructure of shortline railways in Quebec.
- Keewatin Railway and Tshiuetin Rail, the only First Nations-owned railways in the world, continue to provide access to remote communities in Manitoba, Quebec, Newfoundland and Labrador and received \$8 million in funding from the federal government in 2007/08.
- In 2007, Canadian National (CN) and Canadian Pacific Railway (CPR) collectively spent over \$2.5 billion on capital programs for track, signals, sidings, locomotives and railcars.
- The Government of Canada signed new operating agreements with CN and CPR in 2007 that ensure the federal fleet of hopper cars remains available to carry western Canadian grain. Both CN and CPR are refurbishing and upgrading the fleet to ensure continued safe and efficient operations.

- Canadian National acquired the Athabasca Northern Railway in Northern Alberta. CN has now repurchased all the shortlines that it had formerly sold in Alberta.
- In 2007, CN and CPR both continued to expand in the United States. CN is finalizing its purchase of the Elgin, Joliet and Eastern Railroad near Chicago and CPR is finalizing its purchase of the Dakota, Minnesota and Eastern Railroad near the Powder River Basin in Wyoming.
- In 2006 the railway industry in Canada employed 34,150 people, approximately 13,500 less than 10 years previously.
- Nearly 60 shortline and regional railways operate in Canada. In 2006, they accounted for 23 percent of the total kilometres of track and \$655 million in revenues.
- Rail intermodal traffic continued to experience strong growth with an average annual growth rate (AAGR) of 4.9 per cent from 1997-2006. Marine imports drove this growth with an AAGR of 7.9 per cent.
- From 1997 – 2006, rail sector revenue growth was at a strong AAGR of 3.1 per cent though CN and CP saw an AAGR of about 3.5 per cent during the same period. A decline in shortline revenue growth was due largely to the transfer of some major shortlines and regional railways to Class I control in recent years. Class I railways now account for over 93 per cent of rail sector revenues.

Note: See tables and figures RA1 to RA35 in the Addendum for additional figures in rail transportation.

Road Transportation

- On January 1, 2007, new federal Commercial Vehicle Driver's Hours of Service Regulations came into force. The regulations pertain to trucks with a gross vehicle weight in excess of 4,500 kilograms and buses with a seating capacity of 10 or more (including the driver) operated by extraprovincial undertakings. The main objective of the new regulations is to reduce the risk of fatigue-related commercial vehicle collisions by giving drivers the chance to get extra rest.
- The provinces and territories were to introduce similar regulations for motor carriers within their jurisdiction. The objective of this was to ensure a nationally consistent set of regulations governing hours of service across Canada.
- The bus industry reported a generally positive year in 2007. Although the bus industry felt the impact of higher costs, notably energy prices, the rise in the Canadian dollar had some positive benefits, making southbound charters more attractive to Canadian travellers. The larger scheduled operators also report robust business.
- Although Canadian economic indicators were generally positive in 2007, the trucking industry was buffeted by a combination of economic factors, including high energy costs, the rising Canadian dollar, and stagnant or declining transborder traffic. However, while the industry may be subject to some stresses, there were 30 per cent fewer bankruptcies in 2007 than over the 2000 – 2007 period and the trucking share of the transportation GDP was still showing positive growth in October 2007.
- On the other hand, truck activity at border crossings was down 2.8 per cent in 2007. Traffic at the Windsor–Ambassador Bridge, Canada's largest crossing, was down 5.4 per cent and 14 of the 20 largest border crossings recorded less truck traffic than in 2006.
- Increasingly, large-scale trucking in Canada is integrated into larger, international freight supply chains and logistics arms are becoming the norm for the larger operators. In 2007, the World Bank published an international Logistics Performance Index, in which Canada placed tenth, with the best score in the Western Hemisphere.
- Seven Canadian carriers were among the top 100 in Canada and the United States in 2007 as listed by *Transport Topics*.
- In June 2007, amendments to the *Canada Transportation Act* established provisions allowing the Minister to review proposed mergers and acquisitions of transportation undertakings under federal jurisdiction. The review process is complementary to the *Competition Act* and will capture the larger transactions in the truck and bus sector.

- There were some notable foreign investments in the bus sector in 2007. In March, Transdev Canada Inc., the Canadian subsidiary of French-based Transdev SA, acquired the Quebec-based bus operator Limocar. In October, First Group PLC of Aberdeen Scotland completed the acquisition of Laidlaw International Inc., an American corporation with extensive bus operations in both Canada and the United States. The newly created North American entity operates as First Group America. The acquisition included Laidlaw's school bus operations in Canada and Greyhound Canada and related companies, making First Group the largest presence in the Canadian bus industry.
- On the trucking side, although there were foreign investments, these were mostly small scale and in the energy sector. Several of the large Canadian companies reported acquisitions in 2007 but the level of activity was lower than in previous years.
- The motor vehicle fleet for 2006 was divided between 18.5 million cars/light trucks/vans and over 600,000 heavy trucks (gross weight at least 4.5 tonnes). The light vehicle fleet was driven nearly 300 billion kilometres while heavy trucks were driven nearly 30 billion kilometres.
- Car traffic at Canada–U.S. border crossings in 2007 was 3.2 per cent lower than in 2006, as 12 of the 20 largest crossings and the seven largest crossings had lower volumes.

Note: See tables and figures RO1 to RO28 in the Addendum for additional figures in road transportation.

- On November 16, 2007, proposed amendments to the *Canada Marine Act* (CMA) were introduced in Parliament as Bill C-23. These amendments and complementary policy initiatives are intended to strengthen the operating framework for Canada Port Authorities (CPA), promote the development of marine infrastructure and foster a more flexible financial environment for CPAs.
- In Montreal (June 2007), Canada hosted the first meeting of the International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) ever held outside of London, U.K. The IOPC Funds is an international organization that has existed for over 25 years and that provides compensation for incidents of oil spills from tankers.
- Regulations were issued under the CMA in August 2007 to ensure continued stability of container trucking operations at Vancouver and Fraser River port authority facilities. A review of the regulations is required to be conducted within two years.
- On December 22, 2007, the Government of Canada issued a certificate of amalgamation to combine the three British Columbia Lower Mainland port authorities of Vancouver, Fraser River and North Fraser, effective January 1, 2008, and continue them as the Vancouver Fraser Port Authority. The amalgamation was a key policy measure under the Asia-Pacific Gateway & Corridor Initiative to maximize port efficiencies and optimize port planning.
- The federal government announced a long-term strategy on February 6, 2007, for the revitalization of Marine Atlantic Inc.'s (MAI's) ferry services. Phase I of this strategy included \$318.3 million in additional funding and a plan to seek a replacement charter vessel. The second phase of the strategy involves the execution of MAI's Fleet Renewal Plan.
- On November 26, 2007, Canada and the United States released the Great Lakes St. Lawrence Seaway Study, which examined the infrastructure, economic and environmental issues related to commercial navigation on the waterway.
- In September 2007, the Prince Rupert Port Authority opened Phase 1 of the Fairview Container Terminal — a 50-acre facility with an annual capacity of 500,000 TEUs (twenty-foot equivalent units).
- In 2007, Ridley Terminals Inc. (RTI), a Crown corporation operating bulk commodity facilities at the Port of Prince Rupert, realized significant growth with total tonnage handled of 5.1 million tonnes, up from 2.8 million tonnes in 2006. As a result of this improved performance, no federal contributions were made to RTI in 2007.
- Transport Canada participated in the Quebec Shortsea Shipping Roundtable and hosted a workshop on shortsea opportunities in British Columbia. Both were part of continuing efforts to promote shortsea shipping as a means of increasing the efficiency of the transportation system.

- In 2007, the St. Lawrence Seaway handled an estimated 43 million tonnes, down approximately 9 per cent from 2006.
- In fiscal year 2006/07, the St. Lawrence Seaway generated \$85.2 million in revenues from tolls and other sources, up from \$76 million in 2005/06. Seaway operating expenses were \$63.7 million, up from \$60.4 million. Expenditures for asset renewal totalled \$35.5 million.
- In 2006, the 19 CPAs handled 254 million tonnes of cargo, up from 249 million tonnes in 2005 and accounting for 53 per cent of Canada's total port traffic.
- In 2006, marine freight traffic was estimated at 408.4 million tonnes, up 2.0 per cent from 2005. This total is made up of 70.0 million tonnes related to domestic flows, 129.5 million tonnes in transborder traffic and 208.9 million tonnes in other international traffic.
- Marine transportation services handled \$143.7 billion in international trade in 2006, \$75.0 billion in imports and \$68.7 billion in exports.
- Preliminary estimates indicate that international cruise ship traffic in 2007 increased at Vancouver as well as at three eastern ports: Halifax, Quebec City, and Saint John.
- In 2006, the operating revenues of the 19 CPAs totalled \$338 million, up 7.7 per cent from 2005, while operating expenses fell by \$14.3 million. The port authorities spent \$167 million on capital projects, \$55 million more than in 2005. Fifteen CPAs reported positive net incomes, ranging from \$0.07 million to \$29.6 million, while four CPAs reported net losses, ranging from \$0.2 million to \$4.6 million.
- The Port Divestiture Program was recently extended to March 31, 2012. Before the Program began in 1996, Transport Canada controlled and administered 549 public ports and port facilities. Of these, 472 ports have been removed from Transport Canada's inventory through transfers to other federal departments, provincial governments and local interests, and 26 sites have either been demolished or have had Transport Canada's interest terminated.
- Of the 77 sites remaining under Transport Canada control, 51 are regional/local ports and 26 are remote ports.

Note: See tables M1 to M29 in the Addendum for additional figures in marine transportation.

- The year 2007 saw strong demand for air services. A robust Canadian dollar helped soften the impact of increases in U.S. dollar denominated expenses — particularly fuel. Canada's airports made investments to improve aviation safety and competitiveness.
- In terms of the international environment, Canada concluded "Open Skies"-type international air services agreements with Iceland, Ireland, New Zealand and Barbados. Expanded agreements were also reached with Japan, Kuwait, Jordan, Singapore and Mexico. Negotiations for a comprehensive air services agreement with the European Union began at the end of 2007.
- Pursuant to Canada's bilateral air services agreements, several Canadian air carriers announced new or expanded international air services, including Air Canada (Mexico, U.K., Spain and Germany), Skyservice (Jamaica, Mexico), Sunwing (Mexico, Antigua and Barbuda, St. Lucia), Air Transat (Mexico, Switzerland), and WestJet (Mexico, St. Lucia, Dominican Republic).
- Legislation to amend the *Aeronautics Act* was re-introduced in the House of Commons. The proposed changes will update the Act to reflect the needs of the aviation community with respect to the continuously evolving aviation operations environment. The proposed changes are expected to advance aviation safety.
- As to Infrastructure, Airports across Canada received an estimated \$43.6 million to fund 33 new projects under the federal Airports Capital Assistance Program (ACAP) in 2007. Apart from ACAP funding, more than \$3.5 million was allocated to repairing and improving the safety standards at airports serving remote communities, including Eastmain and Wemindji in Northern Quebec, and Wabush and Makkovik in Newfoundland and Labrador.
- Passenger traffic at Canadian airports increased 6.8 per cent in 2006, to a total in excess of 100 million enplaned and deplaned passengers.
- Airport Improvement Fee revenues increased by 6.1 per cent to a total of \$535 million in 2006.
- In terms of industry developments, air services across Canada were dominated by WestJet and Air Canada while other air carriers operated in regional or specialized niches.
- Air passenger traffic in 2007 was estimated at 104.2 million enplaned and deplaned passengers. Domestic air passenger traffic increased by 3.6 per cent, transborder passenger traffic increased by 1.1 per cent, and other international traffic increased by 4.2 per cent.
- Carriers providing year-round scheduled or charter air services in northern Canada included: First Air, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, and North-Wright Airways.

- Air Canada introduced 12 new domestic air services and nine new international air services, increasing its domestic capacity, as measured in available seat-kilometres, by 2.3 per cent, and its system capacity by 2.8 per cent.
- WestJet introduced nine new non-stop air services, increased its domestic capacity by 13.6 per cent, and its system capacity by 17.4 per cent.
- U.K.-based flyglobespan and Astraëus Airlines, India-based Jet Airways, Oasis Hong Kong Airlines, Emirates Airlines from the United Arab Emirates, U.S.-based Frontier Airlines and Air New Zealand all began serving Canada.
- Air Canada's year-long service to the U.K. from St. John's became seasonal in 2007, as did Malev's service between Toronto and Budapest and Czech Airlines's flights to Prague. Harmony Airways and Peace Air both ceased operating during 2007.
- Carriers such as Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft and Morningstar Air Express provided all-cargo air services for Canada Post, courier companies, freight forwarders and consolidators and shippers.
- Canada's trade in air cargo services increased with other countries by 6.4 per cent. From a value basis, aircraft, gold and telephone equipment were the three most important commodities exported by air from Canada, while pharmaceutical products, aircrafts and computers were the three most valuable imported commodities.
- The 95 Canadian airports with a NAV Canada tower or flight service station reported 6.1 million movements in 2007, a 6.9 per cent increase over the previous year. Itinerant movements were up 3.6 per cent while local movements were up 15.6 per cent. A burgeoning flight school helped the Greater Moncton International Airport see its movements increase by 61 per cent in a year, the largest increase among those 95 airports.
- General Aviation enjoyed a 3.6 per cent increase in itinerant movements at airports with a NAV Canada tower or flight service station and a 15.6 per cent increase in local movements. General Aviation was thus responsible for 48.9 per cent of all movements at these airports, compared to 47.3 per cent a year earlier.

Note: See tables A1 to A25 in the Addendum for additional figures in air transportation.

List of Addendum Tables and Figures

Available on Transport Canada's Web site at: www.tc.gc.ca

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Transportation and the Economy		
Table EC1:	Economic Indicators, 2007	A6
Table EC2:	Value of Goods in Domestic Trade by Sector, 1997 – 2006	A6
Table EC3:	Value of Goods in Domestic Trade by Province/Territory and Sector, 2004	A6
Table EC4:	Value of Goods in Domestic Trade by Commodity Groups and Sector, 2004	A7
Table EC5:	Interprovincial Trade (Goods) by Major Flows, 2004	A7
Table EC6:	Modal Shares in Canada–United States Trade, 1997 – 2007	A8
Table EC7:	Canada/Other Countries Trade, by Mode and Sector, 1997 – 2007	A10
Table EC8:	Canada–United States Trade by Province/Territory, 2006 and 2007	A10
Figure EC9:	Value of Goods Traded Between Canada and the United States, 1989 – 2007	A10
Table EC10:	Canada's Road Trade with the United States, by Busiest Border Crossing Points, 2007	A11
Table EC11:	Canada–United States Trade, by Main Trade Flows, 2006 – 2007	A11
Table EC12:	Canada's Exports by Origin, Destination and Mode of Transport, 2007	A12
Table EC13:	Canada's Imports by Origin, Destination and Mode of Transport, 2007	A12
Table EC14:	Canada's Exports by Main Countries, 2006 and 2007	A13
Table EC15:	Canada's Imports by Main Countries 2006 and 2007	A13
Figure EC16:	Value of Goods Traded Between Canada and Other Countries than the United States, 1989 – 2007	A13
Figure EC17:	Canada's Total Exports to Other Countries than the United States, by Province of Origin and Export, 2007	A13
Table EC18:	Canada's Merchandise Trade – Top 25 Partners, 2007	A14
Table EC19:	Share of Canada's Total Exports Through Pacific Gateway, 2007	A14
Table EC20:	Tourism Demand in Canada, 2003 – 2007	A15
Table EC21:	Canadian Travel Account and Passenger Fares, 2003 – 2007	A16
Table EC22:	International Travel Summary, 2003 – 2007	A17
Table EC23:	Visitors to Canada from Countries other than the United States, 2003 – 2007	A18
Table EC24:	Overnight Visits to the U.S. by Canadians by Selected States, 2005 and 2006	A19
Table EC25:	Same-Day Visits to the U.S. by Canadians by Selected States, 2005 and 2006	A19
Table EC26:	Overnight Visits by Canadians to Selected Countries other than the U.S., 2005 and 2006	A19
Table EC27:	Canada–U.S. Travel by Purpose of Travel, 2005 and 2006	A20
Table EC28:	Overseas Travel by Purpose of Travel, 2005 and 2006	A20
Table EC29:	Employment in the Transport Sector, 2001 – 2007	A20
Table EC30:	Employment in the Rail Industry, 2001 – 2006	A21
Table EC31:	Average Annual Compensation in the Rail Industry, 2001 – 2006	A21
Table EC32:	Total Employment in the Trucking Industry, 2001 – 2006	A21
Table EC33:	Employment in the Trucking Industry by Region, 2001 – 2006	A22
Table EC34:	Average Weekly Earnings in the Trucking Industry, 2001 – 2007	A23

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table EC35:	Employment in Taxi and Limousine Services by Province, 2001 – 2007	A23
Table EC36:	Employment in the Bus Industry, 2001 – 2006	A23
Table EC37:	Urban Transit Employment by Region, 2001 – 2006	A24
Table EC38:	Average Annual Compensation in the Bus Industry, 2001 – 2006	A24
Table EC39:	Employment by Canadian Port Authorities, 2001 – 2007	A24
Table EC40:	Average Annual Employment in the Marine Transport Industry, 2000 – 2006	A25
Table EC41:	Regional Distribution of Employment by Ferry Operators, 2001 – 2006	A25
Table EC42:	Employment by Category, St. Lawrence Seaway Management Corporation, 2001 – 2007	A26
Table EC43:	Employment by Canadian Pilotage Authorities, 2001 – 2007	A26
Table EC44:	Employment by Maritime Employers Associations, 2000 – 2006	A26
Table EC45:	Annual Labour Costs Per Employee, Canadian-Based Marine Carriers, 1996 – 2001	A26
Table EC46:	Employment in the Air Industry, 2001 – 2007	A27
Table EC47:	Employment – NAS Airports, 2001 – 2007	A27
Table EC48:	Employment Related to Travel Arrangement and Reservation Services, 2001 – 2007	A27
Table EC49:	Annual Labour Costs Per Employee of Canadian Air Carriers, 2000 – 2006	A28
Table EC50:	Other Direct Transport-Related Employment, 2000 – 2006	A28
Table EC51:	Transportation-Related Employment in Federal Departments and Agencies, 2001/02 – 2007/08	A28
Table EC52:	Average Weekly Earnings in the Transportation and Warehousing Sector by Mode, 2001 – 2007	A29
Table EC53:	Average Weekly Earnings in the Transportation and Warehousing Sector by Region, 2001 – 2007	A29
Table EC54:	Labour Action by Mode of Transport, 2001 – 2007	A30
Table EC55:	Total Energy Use in the Canadian Economy by Sector, 1997 – 2006	A31
Table EC56:	Transportation Energy Consumption by Type and Mode, 1997 – 2006	A31
Table EC57:	Transportation Energy Use by Province/Territory, 1997 – 2006	A32
Table EC58:	Road Energy Consumption by Province/Territory, 1997 – 2006	A32
Table EC59:	Aviation Energy Consumption by Province/Territory, 1997 – 2006	A33
Table EC60:	Pipeline Energy Consumption by Province/Territory, 1997 – 2006	A33
Table EC61:	Marine Energy Consumption by Province/Territory, 1997 – 2006	A33
Table EC62:	Rail Energy Consumption by Province, 1997 – 2006	A34
Table EC63:	Crude Oil Prices – Canadian and U.S. \$ Per Barrel, 1998 – 2007	A34
Table EC64:	Retail Price of Regular Unleaded Gasoline – Selected Cities, 1998 – 2007	A34
Table EC65:	Retail Price of Road Diesel – Selected Cities, 1998 – 2007	A35
Table EC66:	Components of the Retail Price of Road Fuels – 2007 National Averages	A35
Table EC67:	Price of Other Transportation Fuels, 1998 – 2007	A35
Table EC68:	Price and Output Indicators, Transport Industries, 2003 – 2006	A36
Table EC69:	Efficiency Indicators, Transport Industries, 2003 – 2006	A37
Table EC70:	Cost Structure of Transport Industries, 2003 – 2006 (per cent of total costs)	A37
Table EC71:	Financial Performance of Transportation Industries, 2004 – 2006	A38
Table EC72:	Commercial Transportation as a Proportion of GDP, 2007	A39
Table EC73:	Transportation Demand as a Proportion of GDP, 2007	A39
Table EC74:	Commercial Transportation as a Per cent of GDP by Province/Territory, 2004	A40
Table EC75:	Personal Expenditures on Transportation by Province/Territory, 2006	A40
Table EC76:	Personal Expenditures on Transportation, 2007	A40

Government Spending on Transportation

Table G1:	Gross and Net Expenditures on Transportation by Governments, 1998/99 – 2007/08	A41
Table G2:	Operating, Maintenance and Capital Expenditures by the Federal Government, 1998/99 – 2007/08	A42
Table G3:	Direct Federal Subsidies, Grants and Contributions by Mode, 1998/99 – 2007/08	A43
Table G4:	Government Revenues from Transport Users, 1998/99 – 2007/08	A44
Table G5:	Transport Expenditure and Revenues by Mode and Levels of Government, 1998/99 – 2007/08	A45
Table G6:	Distribution of Provincial and Local Transport Expenditures by Province/Territory, 1997/98 – 2006/07	A46
Table G7:	Detailed Provincial/Territorial and Local Transport Expenditures by Mode by Province/Territory, 1997/98 – 2006/07	A47

Transportation Safety and Security

Table S1:	Summary of Transportation Safety Statistics for Aviation, Marine, Rail, Road and TDG, 1997 – 2007	A59
Figure S2:	Accidents and Accident Rates Per Activity Measure for Rail, Road, Marine and Aviation	A60
Table S3:	Railways Under Federal Jurisdiction, Accidents and Incidents, 2002 – 2007	A61
Table S4:	Railways Under Federal Jurisdiction, Accidents by Province, 2002 – 2007	A62
Table S5:	Railways Under Federal Jurisdiction, Crossing and Trespasser Accidents, 2002 – 2007	A63
Table S6:	Road Casualty Collisions, Fatalities and Injuries, with Rates (Per 10,000 MVR and Billion Vehicle-Kilometres), 1987 – 2006	A63
Table S7:	Road Casualty Rates (Fatalities and Injuries Per Billion Vehicle Kilometres) by Province/Territory, 2005 and 2006	A64
Table S8:	Motor Vehicle Occupant Fatalities and Seat Belt Wearing Rates, 1988 – 2007	A64
Table S9:	Percentage of Fatally Injured Drivers Tested and Found to Have Been Drinking (BAC > 0 mg%) and the Number of Persons Charged with Impaired Driving Offences, 1987 – 2006	A64
Table S10:	Commercial and Other Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2002 – 2006	A65
Table S11:	Fatalities Resulting From Commercial and Other Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2002 – 2006	A65
Table S12:	Fatalities by Road User Class, 2002 – 2006	A65
Table S13:	Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2002 – 2006	A65
Table S14:	Marine Occurrences, 2002 – 2007	A66
Table S15:	Marine Occurrences by Region, 2002 – 2007	A67
Table S16:	Small Canadian Vessels Engaged in Commercial Activity Marine Occurrences, 2002 – 2007	A68
Table S17:	Small Canadian Vessels Engaged in Fishing Activity Marine Occurrences, 1997 – 2007	A68
Table S18:	Aviation Occurrences and Casualties Involving Aircraft Operating Under CARs, 2002 – 2007	A69
Table S19:	Summary of Aviation Occurrences Reported to the Transportation Safety Board, 2002 – 2007	A70
Table S20:	Canadian-Registered Aircraft Accident Rates for Aircraft Operating Under CARs, 2002 – 2007	A70
Table S21:	Accidents Involving Aircraft Operating Under CARs by Province/Territory, 2002 – 2007	A71
Table S22:	Reportable Accidents Involving Dangerous Goods by Mode and Phase of Transport, 2002 – 2007	A72
Table S23:	Total Number of Deaths and Injuries at Reportable Accidents Involving Dangerous Goods, 2002 – 2007	A72
Table S24:	Deaths and Injuries Attributed to the Dangerous Goods at Reportable Accidents, 2002 – 2007	A72

Transportation and the Environment

Figure EN1:	Air Pollution Emissions from the Transportation Sector, 1990 – 2005	A73
Figure EN2:	Total Greenhouse Gas Emissions by Sector, 1990 and 2005	A73
Figure EN3:	Trends in Road Transportation Greenhouse Gas Emissions and Activity, 1990 – 2005	A73
Figure EN4:	Non-Road Transportation Greenhouse Gas Emissions, 1990 – 2005	A73
Figure EN5:	Greenhouse Gas Intensity of Energy End Use Sectors, 2005	A73

Rail Transportation

Table RA1:	Railways in Canada, 2007.	A74
Table RA2:	Railway Rationalization by Province, 1990 – 2007	A74
Table RA3:	Railway Rationalization by Province, 2007	A74
Table RA4:	Railway Revenues, 1997 – 2006	A74
Table RA5:	Railway Employment, 1997 – 2006	A75
Table RA6:	Fuel Consumption, 1997 – 2006	A75
Table RA7:	Revenue Tonne-Kilometres by Railway Sector, 1997 – 2006	A75
Table RA8:	Traffic Received and Forwarded by Canadian-Based Class II Carriers, 1996 – 2006	A75
Table RA9:	Tonnage Carried by Railway Sector, 1997 – 2006	A76
Table RA10:	Annual Railway Carloadings by Commodity, 1998 – 2007	A77
Table RA11:	Volume of Rail Exports and Imports by Commodity, 1998 – 2007	A78
Table RA12:	Value of Rail Exports and Imports by Commodity, 1998 – 2007	A78
Table RA13:	Volume of Rail Exports by Province/Territory of Origin, 1998 – 2007	A79
Table RA14:	Value of Rail Exports by Province/Territory of Origin, 1998 – 2007	A79
Table RA15:	Volume of Rail Imports by Province/Territory of Clearance, 1998 – 2007	A79
Table RA16:	Value of Rail Imports by Province/Territory of Clearance, 1998 – 2007	A80
Table RA17:	Volume of Major Commodities Exported by Top Three Provinces of Origin, 1998 – 2007	A80
Table RA18:	Value of Major Commodities Imported by Top Three Provinces of Clearance, 1998 – 2007	A80
Table RA19:	Value of Major Commodities Exported by Top Three Provinces of Origin, 1998 – 2007	A81
Table RA20:	Value of Major Commodities Imported by Top Three Provinces of Clearance, 1998 – 2007	A81
Table RA21:	Volume of Rail Exports by Port Cleared, 1998 – 2007	A81
Table RA22:	Value of Rail Exports by Port Cleared, 1998 – 2007	A82
Table RA23:	Volume of Rail Imports by Port Cleared, 1998 – 2007	A82
Table RA24:	Value of Rail Imports by Port Cleared, 1998 – 2007	A82
Table RA25:	Volume of Rail Marine Exports and Imports, 1997 – 2006	A82
Table RA26:	Volume of Rail Marine Exports by Origin, 1997 – 2006	A83
Table RA27:	Volume of Rail Marine Exports by Commodity, 1997 – 2006	A83
Table RA28:	Volume of Rail Marine Imports by Destination, 1997 – 2006	A83
Table RA29:	Volume of Rail Marine Imports by Commodity, 1997 – 2006	A83
Figure RA30:	CN and CPR Intermodal Traffic, 1997 – 2006	A84
Figure RA31:	Origin and Destination of CN and CPR North American Intermodal Traffic, 1997 – 2006	A84
Figure RA32:	Segment Share of Rail Intermodal Traffic, 1997 – 2006	A84
Figure RA33:	CN and CPR Container-on-flat-car and Trailer-on-flat-car Growth, 1997 – 2006	A84
Table RA34:	Passenger and Passenger-Kms for VIA Rail and Class II Carriers, 1996 – 2006	A84
Table RA35:	Commuter Rail Passengers in Toronto, Montreal and Vancouver, 1994 – 2006	A84

Road Transportation

Table RO1:	National Highway System (NHS)	A85
Table RO2:	Length of Public Road Network in Canada	A85
Table RO3:	Provincial Light Vehicle Fleet Statistics, 2006	A86
Table RO4:	Light Vehicle Statistics by Province/Territory, 2006	A86
Table RO5:	Light Vehicle Vehicle-Kilometre Broken Down by Trip Origin, 2006	A87
Table RO6:	Light Vehicle Statistics by Vehicle Age, 2006	A87
Table RO7:	Heavy Truck Fleet Statistics by Province/Territory, 2006	A87
Table RO8:	Heavy Truck Statistics by Configuration for Urban Transit, 2006	A88
Table RO9:	Heavy Truck Vehicle-Kilometre by Detailed Configuration, 2006	A88
Table RO10:	Use of Heavy Vehicles, Ten Provinces, 2006	A88
Table RO11:	Heavy Vehicle Use by Type of Operation, Ten Provinces, 2006	A88
Table RO12:	Annual Trucking Bankruptcies by Region, 1998 – 2007	A89
Table RO13:	Distribution of Total For-Hire Trucking Revenues by Size of Carriers, 1997 – 2006	A89
Table RO14:	Distribution of Total For-Hire Trucking Carriers, by Size, 1997 – 2006	A89
Table RO15:	For-Hire Carrier Revenues by Activity Sector, 2000, 2003 and 2006	A90
Table RO16:	Share of For-Hire Trucking Traffic in the Domestic Sector, 2005	A90
Table RO17:	Traffic Volume by Canadian For-Hire Carriers, 2004 and 2005	A90
Table RO18:	Canada's International Trade by Trucks, by Commodity Groups, 2006 and 2007	A91
Table RO19:	Twenty Largest Border Crossings for Trucks, 2003 – 2007	A92
Table RO20:	Twenty Largest Border Crossings for Cars/Other Vehicles, 2003 – 2007	A92
Table RO21:	Bus Industry Revenues by Service Lines, 1996 – 2006	A93
Table RO22:	Total Revenues by Urban Transit Operators, 1996 – 2006	A93
Figure RO23:	Total Revenues by Source – Urban Transit Sector, 2006	A93
Table RO24:	Long-Term Trends in Urban Transit – Passengers Carried and Vehicle-Kilometres, 1981 – 2006	A94
Figure RO25:	Long-Term Trend in Urban Transit, 1986 – 2006	A94
Table RO26:	Urban Transit Fleet Composition, 1996 – 2006	A94
Table RO27:	Intercity and Urban Transit Passengers Carried in the Bus Industry, 1986 – 2006	A95
Table RO28:	Selected Provincial Systems Indicators for Urban Transit, 2006	A95

Marine Transportation

Table M1:	Port Classifications as of December 31, 2007	A96
Table M2:	Small Craft Harbours, Fishing Harbours by Management Type and Region, as of December 31, 2007	A96
Table M3:	Small Craft Harbours, Recreational Harbour Divestitures by Region, as of December 31, 2007	A96
Table M4:	Recipients of Divested Small Craft Harbours Recreational Harbours as of December 31, 2007	A96
Table M5:	Management of Remaining Small Craft Harbours Recreational Harbours, as of December 31, 2007	A97
Table M6:	Number of Port Sites Under the Control and Administration of Transport Canada by Province, 1998 – 2007	A97
Table M7:	Divestiture Status of Transport Canada Regional/Local and Remote Ports	A97
Table M8:	Canada Port Authorities (CPA) Financial Profiles, 2006	A98
Table M9:	Canada Port Authorities (CPA) Financial Comparison, 2006 and 2005	A98
Table M10:	Financial Results for Transport Canada Ports, 1999/2000 – 2006/2007	A99

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table M11:	Pilotage Authority Financial Results, 2007	A99
Table M12:	Canadian Coast Guard (CCG) Revenues and Expenditures, 2003/04 – 2007/08	A99
Table M13:	Canadian Coast Guard (CCG) Planned Revenues and Expenditures, 2007/08	A99
Table M14:	St. Lawrence Seaway Financial Performance, 2004/05 to 2006/07	A100
Table M15:	Canadian-Registered Fleet by Type, 1987, 1997 and 2007	A100
Table M16:	Total Pilotage Assignments and Assignments Per Pilot, 1998 – 2007	A100
Table M17:	Overview of Major Ferry Services	A101
Table M18:	Total Tonnage Handled in Canada's Port System, 2005 and 2006	A102
Table M19:	St. Lawrence Seaway Cargo Movements, 1990 – 2007	A103
Table M20:	St. Lawrence Seaway Traffic by Commodity, 1993 – 2007	A103
Table M21:	International Cruise Ship Traffic at Major Canadian Ports, 1993 – 2007	A103
Table M22:	Canada's Marine Traffic Statistics by Sector, 1986 – 2006	A103
Table M23:	Canada's Marine Domestic and International Traffic Handled at Canada Port Authorities (CPA's) and Other Ports, 2005 and 2006	A104
Table M24:	Share of Tonnage Carried by Foreign-Flag Ships in the Canadian Coasting Trade, 1988 – 2006 ..	A104
Table M25:	Canada's Maritime Trade with the United States, 1986 – 2006	A104
Table M26:	Canada's Overseas Maritime Trade, 1986 – 2006	A104
Table M27:	Total Marine Imports/Exports by Country, 2006 vs 2005	A105
Table M28:	Value of Marine Share of Canadian International Trade, 2006	A105
Table M29:	Total Marine Imports/Exports by Commodities, 2006	A106

Air Transportation

Table A1:	Number of Aerodromes in Canada, 2007	A107
Table A2:	Airport Authorities Financial Performance, 2006	A108
Table A3:	Airport Capital Assistance Program Expenditures by Province/Territory, 1998/99 – 2007/08	A109
Table A4:	Airports Capital Assistance Program Projects Approved in 2007	A110
Table A5:	Airport Improvement Fees at National Airport System (NAS) Airports, 2007	A111
Table A6:	Licence Authorities Held by Air Carriers as of December 31, 2006 and 2007	A112
Table A7:	Summary of Personnel Licences and Permits as of December 2007	A112
Table A8:	Personnel Licences and Permits by Province as of December, 2006 and 2007	A112
Table A9:	Profile of the Recreational Aviation Fleet as of December 31, 2006 and 2007	A113
Table A10:	Local Service Airlines Providing Scheduled Air Services as of December 31, 2007	A113
Table A11:	Changes to Domestic Scheduled Air Services in 2007	A114
Table A12:	Foreign Airlines Providing International Scheduled Services to and From Canada as of December 31, 2007	A115
Table A13:	Changes to Transborder Scheduled Air Services in 2007	A117
Table A14:	Changes to International Scheduled Air Services in 2007	A117
Table A15:	Average Scheduled Daily Seat-Kilometres by Air Carrier, Domestic Sector, December 2006 and 2007	A117
Table A16:	Average Scheduled Daily Seat-Kilometres by Region, Domestic Sector, December 2006 and 2007	A118
Table A17:	Competition in Domestic Air Markets as of December 31, 2007	A119
Table A18:	Air Passenger Traffic, 2000 – 2007	A119

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table A19:	Enplaned/Deplaned Revenue Passengers at Canadian Airports, 2006	A120
Table A20:	Volume of Goods Carried by Canadian Air Carriers by Sector, 1993 – 2006	A121
Table A21:	Operating Goods Revenues of Canadian Air Carriers by Sector, 1993 – 2006	A121
Table A22:	Value of International Goods Shipped by Air, 1997 – 2007	A121
Table A23:	Air Exports and Imports by World Region, 2006 and 2007	A121
Table A24:	Canada's Air Merchandise Trade – Top 25 Partners, 2007	A122
Table A25:	Main Commodity Groups Shipped by Air in Canada's International Trade, 2006 and 2007	A122



2007

Les transports au Canada

Un survol

2007

Les transports au Canada
Un survol

Table des matières

Introduction	3
Transports et économie	5
Dépenses de l'État consacrées aux transports	7
Sécurité et sûreté des transports	8
Transports et environnement	10
Transport ferroviaire	12
Transport routier	14
Transport maritime	16
Transport aérien	18
Liste des tableaux et des figures de l'addenda	20

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2007

Nº de cat. T1-10/2007F

ISBN 978-0-662-04057-6

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2007 – An Overview"



Ottawa, Canada K1A 0N5

16 MAI 2008

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.,
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je porte à votre attention le premier rapport 'survol' résumant la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de la loi qui sont énoncées à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). L'article 52 de la LTC, laquelle a été modifiée en juin 2007, exige le dépôt d'un rapport résumant brièvement la situation des transports au Canada ainsi que d'un rapport approfondi tous les cinq ans sur la question. Ce rapport résumant la situation se trouve donc à être le premier du genre.

Au cours de l'année 2007, le réseau des transports au Canada a connu son lot de défis puisqu'il a eu à s'adapter à la hausse des prix de l'énergie et aux nouvelles tendances commerciales de l'économie mondiale tout en veillant à répondre favorablement aux demandes d'un réseau de transport plus durable.

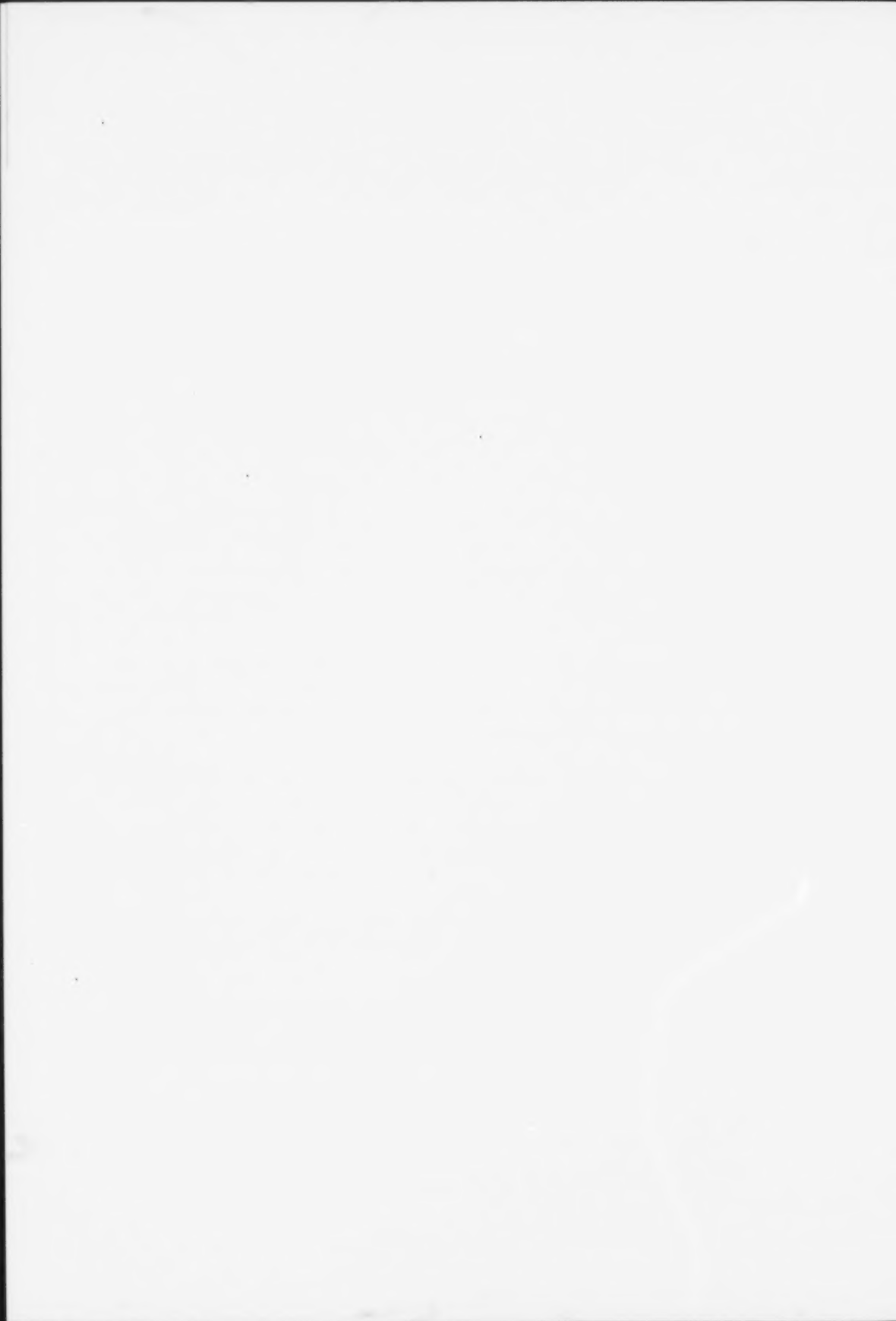
Le rapport présente une sélection de faits saillants et de développements liés aux quatre principaux modes de transport et à quatre domaines clés, d'après les données les plus récentes. Le rapport, avec les addendas statistiques qui l'accompagnent, permet également de mieux comprendre l'évolution de la demande en transport et celle du réseau des transports en réponse à des besoins changeants et à la conjoncture du marché.

Ce rapport résumant la situation du réseau des transports au Canada et ses addendas statistiques fournissent des renseignements pertinents à l'élaboration de politiques, à la planification et à la gestion des programmes.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments très respectueux.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député

Canada



Le rapport survol de 2007 présente un bref aperçu de la situation des transports au Canada en se fondant sur les informations disponibles les plus récentes.

Le ministre des Transports est tenu de déposer devant le Parlement chaque année un bref rapport de la situation des transports au Canada et, tous les cinq ans, une version approfondie de ce rapport. Cette responsabilité lui est conférée par l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), dans sa version modifiée en juin 2007, le paragraphe 52(1) prescrivant un rapport de l'industrie dans les termes suivants :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada. »

Et le paragraphe 52(2) prescrit un examen tous les cinq ans dans les termes suivants :

« Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :

- a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;*
- b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;*
- c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;*
 - c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;*
- d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »*

Ce rapport survol est le premier rapport de ce type déposé par le ministre depuis l'entrée en vigueur de l'article 52 modifié de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour préparer ce rapport, Transports Canada a utilisé les meilleurs renseignements et données disponibles, ce qui ne signifie pas que toutes les données soient pour autant des données de 2007. Bien que la portée du rapport dépasse les responsabilités du gouvernement fédéral dans le domaine des transports, il aborde tout de même de façon limitée les questions de transports urbains et intermodaux. Ce rapport et l'addenda qui l'accompagne offrent néanmoins une vue d'ensemble du réseau de transport du Canada.

Ce bref survol de la situation des transports au Canada en 2007 présente les points saillants de l'année 2007 relatifs à chacun des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et selon quatre thèmes, à savoir :

- la place des transports dans l'économie,
- les dépenses consacrées par l'État aux transports,
- la sécurité et la sûreté des transports, et
- les transports et l'environnement.

Ce rapport, offrant donc un aperçu des principaux événements et des tendances notoires de 2007, est complété comme par le passé par l'addenda qui l'accompagne. Cet addenda contient des renseignements détaillés sur un grand nombre de domaines, notamment : l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie dans les transports et les statistiques par mode sur les accidents et les incidents.

Les tableaux et les figures de l'addenda couvrent également les infrastructures de transport, la structure de l'industrie, les niveaux d'activité et les résultats financiers et autres, ce qui permet de dresser un portrait très instructif et détaillé. Le lecteur désireux d'obtenir des renseignements détaillés ou des séries chronologiques est invité à consulter cet addenda sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca. En outre, tous les rapports annuels et les addenda déposés depuis 1996 sont à l'adresse www.tc.gc.ca.

Les transports jouent un rôle vital et essentiel dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils atténuent également les difficultés posées par la topographie et la géographie, ils relient les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les Canadiens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec le tissu économique et social de notre société.

Les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture. La demande de services de transport est dictée par les changements qui se produisent dans les activités économiques. Ces changements peuvent intervenir à divers niveaux, notamment au niveau régional ou sectoriel. Il importe de rappeler que la demande de services de transport émane de tous les secteurs de l'économie et qu'il s'agit donc d'une demande dérivée. Les changements qui surviennent dans la structure des échanges et les activités commerciales affectent également la demande de services de transport. Plusieurs facteurs peuvent amener les intervenants à rajuster l'offre de services de transport de même que les infrastructures de transport pour faire face aux changements réels et prévisibles attribuables aux échanges commerciaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources autres que Transports Canada et l'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources. Transports Canada a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport et a inséré au besoin des notes de bas de page aux tableaux de l'addenda pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été portés à l'attention de la source de ces données. Si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié plus à fond compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner l'absence de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada.

- En 2007, l'économie canadienne a affiché un taux de croissance de 2,7 %, soit un taux légèrement inférieur à celui de 2006.
- Les dépenses de consommation ont augmenté de 4,7 %, soit la hausse la plus forte depuis 1985, et elles constituent l'élément ayant le plus contribué à la croissance de l'économie.
- Au cours de l'année, les prix du pétrole brut et la valeur du dollar canadien ont atteint de nouveaux sommets.
- La valeur du dollar canadien a atteint 1,103 \$US le 7 novembre 2007. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a augmenté de 5,5 % en 2007.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,2 % en 2007. Les prix de l'énergie et de l'habitation ont respectivement progressé de 2,3 % et de 3,4 %, alors que les prix des transports ont augmenté de 1,6 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 3 % en 2007.
- Le nombre moyen de Canadiens occupant un emploi a augmenté de 2,3 %.
- L'ensemble des provinces et des territoires a affiché une croissance économique en 2007. Terre-Neuve-et-Labrador a affiché de loin la croissance la plus forte, tandis que les provinces de l'Ouest ont obtenu de meilleurs résultats que les provinces de l'Est et du Centre.
- L'excédent commercial du Canada au chapitre des marchandises a reculé en 2007, étant donné que les importations ont augmenté de 2,8 % pour atteindre 415,7 milliards de dollars et que les exportations ont progressé de 2,1 % pour atteindre 465,4 milliards de dollars. Les exportations à destination des États-Unis ont baissé de 1,6 %, alors que celles destinées vers d'autres pays ont augmenté de 16 %.
- Sur le plan de la valeur, le camionnage a été responsable de 59 % des échanges avec les États-Unis, le train, 17 %, les pipelines, 14 %, l'avion, 6 %, et le transport maritime, 4 %.
- Près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis (sur le plan de la valeur) transporté par camion a franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie et Sarnia en Ontario, Lacolle au Québec, Emerson au Manitoba et Pacific Highway en Colombie-Britannique.
- En 2007, le commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis s'est chiffré à 278 milliards de dollars. Les importations ont été plus importantes que les exportations et les transports maritime et aérien ont été les deux modes dominants sur le plan de la valeur et des volumes.
- Sur les 20 premiers partenaires commerciaux du Canada, la Chine et l'Inde ont affiché un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres dans leurs échanges avec le Canada entre 1997 et 2007. Six autres pays ont connu un taux de croissance moyen à deux chiffres de leurs exportations ou de leurs importations avec le Canada durant la même période.

- En 2007, la Chine s'est classée respectivement aux deuxième (38,3 milliards de dollars) et troisième (9,3 milliards de dollars) rangs au chapitre des importations et des exportations totales du Canada.
- Les dépenses touristiques, y compris les dépenses consacrées aux transports, ont augmenté de 5,7 % en 2007. Les dépenses de transport ont augmenté de 9,2 %. Dans l'ensemble, en 2007, les voyages internationaux à destination et en provenance du Canada sont demeurés inchangés: le nombre de touristes américains en visite au Canada a reculé, alors que le nombre de touristes étrangers provenant d'autres pays que les États-Unis et le nombre de Canadiens qui se sont rendus aux États-Unis et dans d'autres pays ont augmenté.
- La consommation d'énergie du secteur des transports (à l'exception des pipelines) a diminué de 0,3 % en 2006. Le transport aérien a consommé 1,2 % d'énergie en moins en 2006 qu'en 2005, alors que le transport ferroviaire a consommé 3,1 % d'énergie en plus et le transport routier, 0,2 % en plus. Les ventes de carburants marins au Canada ont diminué de 10,5 % en 2006, alors que la consommation d'énergie du transport par pipeline a diminué de 3,9 %.
- En 2007, le prix annuel moyen du baril de brut a augmenté de 9,2 %, en dollars US. Toutefois, grâce à l'augmentation de la valeur du dollar canadien, le prix du pétrole canadien à Edmonton n'a augmenté que de 5,1 %.
- Les prix au détail de l'essence et du carburant diesel routiers ont augmenté respectivement de 4,3 % et de 3,1 % entre 2006 et 2007, alors que le prix du carburant aviation a augmenté de 5 %. Le prix du combustible de soute a augmenté pour sa part de 9,8 % (estimation). Le prix moyen du carburant diesel pour les compagnies de chemin de fer n'est pas connu en 2007; en 2006, ce prix avait augmenté de 14,3 %.
- Le transport ferroviaire de marchandises a continué d'afficher des gains de productivité, avec une forte croissance de la productivité totale des facteurs en 2006. Le transport aérien a enregistré une légère baisse de productivité après deux années de très forte croissance. La croissance de la productivité des transports en commun et de VIA Rail est demeurée pratiquement stagnante en 2006. Les prix des services de transport dans tous les secteurs ont à nouveau augmenté, ce qui s'explique essentiellement par la tentative des transporteurs de répercuter les hausses des prix du carburant.
- En 2007, les services de transport commerciaux ont représenté 4 % du produit intérieur brut (PIB) à valeur ajoutée du Canada.
- Au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, les services de transport commerciaux ont représenté entre 5,4 % et 6,7 % du PIB provincial. L'Ontario et le Québec ont représenté près de 57 % du total des activités commerciales de transport à l'échelle nationale.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2007.
- Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,5 % de la demande intérieure finale au Canada en 2007.

Nota : Consulter les tableaux EC1 à EC76 de l'addenda pour d'autres chiffres relatifs au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et, à la performance des transports.

Dépenses de l'État consacrées aux transports

- Au cours de l'exercice 2006-2007, tous les ordres de gouvernement confondus ont consacré 24,8 milliards de dollars aux transports, nets des transferts, soit 1,3 milliard de dollars de plus qu'en 2005-2006. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 275 milliards de dollars pour se chiffrer à 3,6 milliards de dollars et devraient augmenter de 116 millions de dollars de plus pour s'établir à 3,7 milliards de dollars. Les dépenses des provinces et des territoires ont diminué de 689 millions de dollars pour s'établir à 10,8 milliards de dollars et les dépenses des administrations locales ont augmenté de 1,7 milliard de dollars pour atteindre 10,4 milliards de dollars.
- En 2006-2007, tous les ordres de gouvernement ont perçu 15,9 milliards de dollars de droits de permis et licences et de taxes sur le carburant auprès des usagers des transports, soit 1,6 % de plus que l'année précédente. Les taxes sur le carburant des transports ont augmenté de 0,9 % pour atteindre 11,7 milliards de dollars. Les recettes fédérales des transports en dehors des taxes sur le carburant ont augmenté de 1,6 % pour s'établir à 818 millions de dollars. Les licences et redevances des provinces et des territoires se sont chiffrées à 3,4 milliards de dollars, soit une hausse de 4,3 % par rapport à 2005-2006.
- En 2007-2008, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient augmenter de 4,1 % pour se chiffrer à 2,3 milliards de dollars. Les dépenses liées à l'exploitation devraient augmenter de 2,6 % pour atteindre 1,1 milliard de dollars, alors que les dépenses liées à la sécurité, à la sûreté et aux politiques devraient progresser de 4,4 % et se chiffrer à 1 milliard de dollars. Transports Canada effectuerait 39,1 % des dépenses directes estimatives totales consacrées aux transports en 2007-2008, Pêches et Océans, 30,5 %, et les autres ministères et organismes fédéraux, 30,4 %.
- En 2007-2008, les subventions et contributions directes totales du gouvernement fédéral devraient progresser de 1,9 % pour atteindre 1 460 millions de dollars, soit 28 millions de dollars de plus qu'en 2006-2007. Ce sont les transports routiers qui devraient recevoir la plus importante subvention à hauteur de 892 millions de dollars, suivis du transport ferroviaire avec 264 millions de dollars, du transport maritime à raison de 179 millions de dollars, du transport aérien à hauteur de 51 millions de dollars et des transports en commun dans l'ordre de 22 millions de dollars. Transports Canada serait la source de 702 millions de dollars des subventions et contributions à verser, contre 732 millions de dollars dans le cas de Infrastructure Canada.
- Sur les 24,8 milliards de dollars dépensés par tous les ordres de gouvernement en 2006-2007, 17,6 milliards de dollars ont été consacrés aux routes, 3,7 milliards de dollars aux transports en commun, 1,3 milliard de dollars au transport maritime, 891 millions de dollars au transport aérien, 240 millions de dollars au transport ferroviaire et 1,1 milliard de dollars aux transports multimodaux et à d'autres dépenses. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,5 milliards de dollars aux transports aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux ont consacré 21,2 milliards de dollars aux transports en 2006-2007, soit 5,2 % de plus qu'en 2005-2006. Près de 78 % de ce total a été consacré aux routes et aux autoroutes.

Nota : Consulter les tableaux G1 à G7 de l'addenda pour d'autres chiffres sur les dépenses de l'État.

Sécurité et sûreté des transports

- En 2007, Transports Canada a continué d'assumer ses responsabilités en matière de réglementation et de surveillance de la sécurité en menant un certain nombre d'initiatives d'amélioration et en poursuivant la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime, selon les stipulations d'*Allons de l'avant – Changer la culture de sécurité et de sûreté*.

Sécurité des transports

- En 2007, il y a eu 7,1 % d'accidents d'avion de plus (255) qu'en 2006 (238). Le taux d'accidents en 2007 (données préliminaires) a été de 5,8 % par tranche de 100 000 heures de vol, ce qui est pratiquement identique au taux de 5,7 % enregistré en 2006, mais inférieur à la moyenne quinquennale 2002-2006 qui a été de 6,2 %. Il y a eu 42 victimes d'accidents d'avion en 2007 contre 47 en 2006.
- Un nouveau creux a été atteint en 2007, pour la quatrième année d'affilée, dans le nombre de sinistres maritimes survenus à des bâtiments canadiens et d'accidents à bord des navires (392). Ce chiffre est inférieur de 9,4 % à la moyenne 2002-2006. Le taux de sinistres maritimes de 2007 (données préliminaires) a été de 3,7 % (bâtiments canadiens, à l'exclusion des bateaux de pêche d'une jauge brute supérieure à 15 tonnes), par rapport à une moyenne de 3,9 % les cinq années précédentes. Pour la troisième année d'affilée, le nombre de victimes de sinistres maritimes a atteint un nouveau creux à raison de 12; ce qui est nettement inférieur à la moyenne de 21,4 enregistrée les cinq années précédentes.
- Il y a eu 3,5 % d'accidents ferroviaires déclarés en moins en 2007 (1 330) par rapport à 2006 (1 378). Il y a eu également moins de victimes d'accidents ferroviaires, 86 en 2007 contre 94 en 2006.
- Selon les dernières statistiques disponibles au sujet des accidents de la route qui ont fait des victimes (2006), il y a eu peu de changement par rapport à 2005 (-2,2 %), alors que le nombre de victimes a reculé de 0,4 % et que le nombre de blessés a baissé de 2,5 %. Il y a eu 2 889 victimes de la route en 2006 contre 2 905 en 2005. Les enquêtes nationales de Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité en région rurale en 2006, combinées aux résultats de l'enquête sur le port de la ceinture de sécurité en milieu urbain en 2007, révèlent que 92,5 % des occupants de véhicules légers et 93,8 % des conducteurs de véhicules à passagers bouclent leur ceinture. Même si ces résultats sont très encourageants, les plus récentes données nationales sur les accidents (2006) sont moins optimistes, vu que 37 % des occupants mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture au moment de l'accident. En 2005, 30 % de toutes les victimes d'accidents de la circulation sur les routes publiques étaient attribuables à un conducteur en état d'ébriété. Sur les conducteurs mortellement blessés à qui l'on a fait subir un test d'alcoolémie en 2005, 36 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite. Sur ce pourcentage, 31 % dépassaient la limite légale de conduite qui est de 0,08 milligramme d'alcool par volume de 100 millilitres de sang.
- On a dénombré 421 accidents en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses en 2007 dans le contexte des près de 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par an. Cela représente une hausse de 9,4 % par rapport aux 385 accidents enregistrés en 2006. Toutefois, peu d'accidents concernant les marchandises dangereuses sont en réalité causés par les marchandises proprement dites. Les accidents se sont produits durant la phase de chargement ou de

déchargement dans les installations de transport deux fois plus souvent que durant le transport même. En 2007, il n'y a eu que 16 blessés directement attribuables aux marchandises dangereuses proprement dites.

- Le Programme de sécurité maritime a mis en œuvre la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007, et a apporté des modifications à son premier ensemble de règlements et de normes. La LMMC 2001 permettra à l'industrie du transport maritime de fonctionner de manière plus sûre et efficace et dans le respect de l'environnement en plus d'être réceptive aux besoins des Canadiens dans une économie mondialisée.
- En 2007, le ministre a nommé un groupe d'experts indépendant qu'il a chargé d'examiner la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'améliorer davantage la sécurité ferroviaire au Canada.
- En octobre 2007, la « Pipeline and Hazardous Materials Administration » des États-Unis a révisé son règlement pour reconnaître que la plupart des citernes et des contenants fabriqués conformément au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* de Transports Canada sont l'équivalent des citernes et des contenants américains. Cette modification aura pour effet de faciliter l'accès des fabricants canadiens au marché américain.

Sûreté des transports

- La sûreté des transports a continué de se raffermir au Canada en 2007 grâce à diverses améliorations et initiatives. Transports Canada a continué de prendre des mesures avec d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et des organisations internationales, des syndicats, l'industrie et d'autres intervenants.
- Parmi les initiatives importantes prises dans le domaine de la sûreté de l'aviation, il faut mentionner la mise en œuvre du Programme de protection des passagers qui interdit aux personnes qui font planer une menace imminente sur la sûreté de l'aviation d'embarquer à bord d'un aéronef commercial.
- En 2007, en vertu du Programme de contributions à la sûreté maritime, plus de 12 millions de dollars de fonds ont été approuvés dans le cadre de plus d'une centaine de projets d'amélioration de la sûreté maritime. Cela porte le financement total approuvé à ce jour à plus de 108 millions de dollars dans le cadre de plus de 1 100 projets d'amélioration de la sûreté maritime.
- Transports Canada a amorcé la première phase du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime auprès de trois ports (Vancouver, Montréal et Halifax) et des centres de contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- En 2007, en vertu du programme de contribution Sûreté-Transit, plus de 41 millions de dollars ont été approuvés pour 83 projets d'amélioration de la sûreté dans les transports en commun. Cela porte le total du financement approuvé à ce jour à plus de 77 millions de dollars pour un total de 139 projets d'amélioration de la sûreté des transports en commun.
- Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont signé un accord nouveau et actualisé en vue de renforcer la sûreté des principales compagnies de chemin de fer du Canada qui transportent des voyageurs, des marchandises et qui exploitent des trains de banlieue. Cela complète les mesures de sûreté mises en place pour l'exploitation des transports en commun dans le cadre du programme Sûreté-Transit.

Nota : Consulter les tableaux et figures S1 à S24 de l'addenda pour d'autres statistiques sur la sécurité et la sûreté des transports.

Transports et environnement

- Le secteur des transports, qui est directement comparable au secteur agricole, émet plus de 70 kg de CO₂ par gigajoule d'énergie, contre une moyenne de 58 kg parmi tous les secteurs, ce qui reflète sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles traditionnels comme l'essence et le carburant diesel.
- Le secteur des transports est le deuxième plus gros émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Canada puisqu'il représente 27 % du total des émissions de GES. Entre 1990 et 2005, ce chiffre a augmenté de 33 %, passant de 150 mégatonnes (Mt) à 200 Mt.
- Les émissions de GES du transport des voyageurs ont continué d'augmenter. Entre 1990 et 2005, les émissions de GES des véhicules à passagers ont augmenté de 10 %, tandis que les passagers-kilomètres augmentaient de 30 % durant la même période.
- Les émissions de GES liées au transport des marchandises ont continué d'augmenter en dépit de nettes améliorations dans la consommation de carburant. Les émissions de GES du transport routier des marchandises ont augmenté de 92 % entre 1990 et 2005, pour passer de 31 à 59 Mt. Durant cette même période, le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté de 160 %, ce qui révèle une efficacité énergétique accrue en regard de la hausse des émissions de GES du secteur des marchandises. Depuis cinq ans, le secteur du transport aérien a représenté la plus forte croissance des émissions de GES dans le secteur des transports hors route. Les émissions de GES du transport aérien ont augmenté de 35 % passant de 14 Mt en 1990 à 18 Mt en 2005.
- Alors que les émissions de GES du secteur des transports continuent d'augmenter, les émissions de polluants atmosphériques, comme les particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, enregistrent une baisse soutenue grâce aux initiatives de réglementation et au renouvellement des matériels.
- En février 2007, le gouvernement fédéral a annoncé sa stratégie écoTRANSPORTS qui prévoit le déblocage de plus de 100 millions de dollars au cours des quatre prochaines années pour de nouvelles initiatives de transports écologiques (écoTECHNOLOGIE – 31 millions de dollars, écoMOBILITÉ – 10 millions de dollars, et écoMARCHANDISES – 61 millions de dollars).
- En 2007, Transports Canada a fait la démonstration de véhicules à technologies de pointe dans le cadre d'activités visant à renseigner un grand nombre de Canadiens sur les bienfaits de la technologie pour l'environnement.
- Ensemble, le programme écoMARCHANDISES, le Fonds de démonstration des technologies de transport des marchandises et le Programme d'incitatifs pour les technologies de transport des marchandises ont reçu 109 demandes lors de la première ronde de financement du 1^{er} novembre 2007; des demandes provenant de diverses organisations et de fournisseurs de technologies pertinentes dans le transport de marchandises.

- Le programme écoMOBILITÉ accordera une aide financière aux municipalités et aux commissions de transport régionales dans le cadre des projets de gestion de la demande de transport comme le système de covoiturage, l'enseignement de la sécurité en cyclisme, le marketing social et la planification de trajet. Ce programme améliore aussi les compétences professionnelles pour mettre sur pied des initiatives visant le changement de comportement des voyageurs à travers la formation, la recherche et la dissémination de l'information.
- Dans le budget de 2007, le gouvernement fédéral a présenté son initiative d'incitatifs à l'achat de véhicules éconergétiques. Celle-ci prévoit l'octroi d'une remise sur les véhicules hautement éconergétiques (le Programme de remises écoAUTO) et une nouvelle taxe d'accise sur les véhicules énergivores (l'écoprélèvement). Les deux initiatives ont pour but de favoriser l'achat de véhicules éconergétiques au Canada. Le Programme de remises écoAUTO, administré par Transports Canada, accorde des incitatifs en espèces pour inciter les Canadiens à acheter ou à louer des véhicules éconergétiques. Il octroie des remises allant de 1 000 \$ à 2 000 \$ aux personnes qui achètent ou qui signent un contrat de location de longue durée (12 mois ou plus) pour un véhicule éconergétique neuf.
- En avril 2007, le gouvernement fédéral a publié *Prendre le virage*, qui est un nouveau plan d'action pour réduire les gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques. Le plan se fixe comme objectif ambitieux de réduire les émissions de GES de 20 % par rapport aux niveaux de 2006 d'ici 2020. Pour atteindre cette cible, le gouvernement du Canada imposera une réglementation, notamment quant à l'efficacité énergétique de carburant des véhicules automobiles et quant aux émissions du transport ferroviaire et du transport aérien en 2011. Transports Canada songe également à adopter des règlements pour les secteurs du transport maritime et aérien d'après les travaux en cours à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- À sa 36^e assemblée en septembre 2007, l'OACI a adopté un plan d'action pour réduire les émissions des aéronefs. Des documents d'orientation sur les redevances de pollution et l'échange de droits d'émission, qui reposent sur le consentement mutuel des pays membres, ont été élaborés et approuvés. L'OACI a également constitué un nouveau Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), qui est chargé de proposer un programme d'action avant l'automne 2009. Transports Canada est membre actif de ce nouveau groupe.
- Transports Canada et l'industrie collaborent étroitement à la résolution des problèmes d'environnement par des ententes volontaires. En mai 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont conclu un protocole d'entente qui fixe des cibles d'émissions que l'industrie devra respecter d'ici 2010.

Nota : Consulter les figures EN1 à EN5 de l'addenda pour d'autres renseignements.

- En juin 2007, les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* en vertu du projet de loi C-11 : 1) confèrent de nouveaux pouvoirs pour régler les différends au sujet du bruit et des vibrations des chemins de fer et trancher les litiges entre les transporteurs ferroviaires de marchandises et les exploitants de trains de banlieue et VIA Rail pour ce qui est de l'accès aux voies et aux installations; 2) étendent les dispositions sur la cession et l'abandon de lignes aux voies d'évitement et aux embranchements dans les zones urbaines; et 3) étendent les dispositions sur les fusions et les acquisitions des transporteurs aériens à tous les modes de transport.
- En octobre 2007, le gouvernement a annoncé le déblocage de 691,9 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour VIA Rail Canada. Des investissements de 516 millions de dollars permettront de préserver le réseau existant : 1) en reconditionnant les locomotives et les voitures-voyageurs; 2) en mettant à niveau les infrastructures des voies dans le corridor Québec-Windsor afin d'améliorer la ponctualité des trains, de réduire les durées de trajet et d'ajouter de nouvelles fréquences; 3) en mettant en place une signalisation et en améliorant la protection des passages à niveau; et 4) en modernisant les gares et d'autres installations publiques (essentiellement dans le corridor).
- Au cours des cinq prochaines années, le solde, soit 175,9 millions de dollars, sera alloué pour éponger les déficits d'exploitation qui dépassent le niveau de référence de 169 millions de dollars. Une fois le programme d'investissement terminé en 2012, le financement d'exploitation retombera à son niveau de 169 millions de dollars.
- On dénombre 13 lignes de banlieue au total à Montréal, Toronto et Vancouver. Les trains de banlieue ont transporté 58,6 millions de voyageurs en 2006, soit une hausse de 4 % par rapport à 2005.
- Une collaboration sans précédent entre une douzaine d'intervenants des secteurs public et privé dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a abouti en juin 2007 à l'annonce d'une enveloppe de 360 millions de dollars pour l'amélioration du réseau routier et du réseau ferroviaire dans le couloir ferroviaire Roberts Bank dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique.
- En 2007-2008, le gouvernement du Canada a signé un accord en vue d'un investissement global de plus de 75 millions de dollars pour remettre en état les infrastructures des compagnies de chemins de fer d'intérêt local au Québec.
- Keewatin Railway et Tshiuetin Rail, les seules compagnies de chemin de fer appartenant à des Autochtones dans le monde, continuent d'assurer la desserte de localités éloignées au Manitoba, au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador, et ont reçu 8 millions de dollars de fonds du gouvernement fédéral en 2007-2008.

- En 2007, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ont consacré ensemble plus de 2,5 milliards de dollars à des programmes d'investissements dans les voies, la signalisation, les voies d'évitement, les locomotives et les wagons de chemin de fer.
- Le gouvernement du Canada a signé de nouvelles ententes d'exploitation avec le CN et le CFCP en 2007 pour que le parc fédéral de wagons-trémies demeure disponible pour transporter le grain de l'Ouest du Canada. Et le CN et le CFCP procèdent à la remise à neuf et à la remise à niveau du parc pour en assurer l'efficacité et la sûreté d'exploitation.
- La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada s'est portée acquéreur d'Athabasca Northern Railway dans le nord de l'Alberta. Le CN a maintenant racheté tous les embranchements qu'il avait auparavant vendus à des compagnies d'intérêt local en Alberta.
- En 2007, le CN et le CFCP ont poursuivi leur expansion aux États-Unis. Le CN met la dernière main à son achat d'Elgin, Joliet and Eastern Railroad près de Chicago tandis que le CFCP finalise l'achat de Dakota, Minnesota and Eastern Railroad près du bassin de la rivière Powder au Wyoming.
- En 2006, l'industrie du transport ferroviaire au Canada employait 34 150 personnes, soit environ 13 500 de moins que dix ans auparavant.
- Près de 60 compagnies de chemins de fer d'intérêt local et régional exploitent des services au Canada. En 2006, elles représentaient 23 % du total des kilomètres de voies et ont engrangé 655 millions de dollars de recettes.
- Le trafic ferroviaire intermodal a continué d'afficher une forte croissance avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 4,9 % entre 1997 et 2006. Les importations maritimes ont attisé cette croissance avec un TCAM de 7,9 %.
- Entre 1997 et 2006, la croissance des recettes du secteur ferroviaire a affiché un TCAM appréciable de 3,1 %; pour leur part, le CN et le CFCP ont enregistré un TCAM de 3,5 % durant la même période. Le repli de la croissance des recettes des compagnies de chemins de fer d'intérêt local est essentiellement attribuable à la cession de plusieurs importantes compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de compagnies régionales à des compagnies de classe I ces dernières années. Les compagnies de classe I représentent désormais plus de 93 % des recettes du secteur ferroviaire.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA35 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le secteur ferroviaire.

- C'est le 1^{er} janvier 2007 qu'est entré en vigueur le nouveau Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. Ce règlement concerne les camions d'un poids nominal brut supérieur à 4 500 kg et aux autobus/autocars comptant au moins 10 sièges (y compris celui du conducteur) et exploités dans le cadre de services extraprovinciaux. L'objectif principal de ce nouveau règlement est d'atténuer les risques de collisions des véhicules utilitaires attribuables à la fatigue en donnant aux conducteurs la chance de se reposer davantage.
- Les provinces et les territoires doivent adopter un règlement semblable pour les transporteurs routiers relevant de leurs compétences. L'objectif est d'assurer un ensemble uniforme à l'échelle nationale de règlements régissant les heures de service au Canada.
- L'industrie de l'autobus/autocar a connu une année généralement prospère en 2007. Même si ce secteur a ressenti les effets d'une hausse des coûts, en particulier des prix de l'énergie, la hausse du dollar canadien a eu des effets bénéfiques, rendant plus attrayants les services d'affrètement vers le Sud aux yeux des voyageurs canadiens. Les plus grands exploitants de services réguliers déclarent eux aussi des résultats solides.
- Bien que les indicateurs économiques canadiens aient été généralement positifs en 2007, l'industrie du camionnage a subi l'effet tampon d'une combinaison de facteurs économiques, notamment de la hausse des coûts de l'énergie, de la hausse du dollar canadien et de la stagnation ou même du repli du trafic transfrontalier. Toutefois, même si l'industrie est en butte à certains stress, il y a eu 30 % de moins de faillites en 2007 que durant la période 2000-2007, et la part du camionnage dans le PIB des transports affichait toujours une croissance positive en octobre 2007.
- En revanche, l'activité des camions aux postes frontaliers a reculé de 2,8 % en 2007. Le trafic à Windsor/pont Ambassador, le poste frontalier le plus important du Canada, a reculé de 5,4 % et 14 des 20 plus importants postes frontaliers ont enregistré une baisse du trafic des camions par rapport à 2006.
- De plus en plus, le camionnage à grande échelle au Canada est intégré dans des grandes chaînes d'approvisionnement internationales de marchandises et les antennes logistiques deviennent la norme pour les plus grands exploitants. En 2007, la Banque mondiale a publié un Indice international de performance logistique, où le Canada s'est classé au dixième rang, obtenant ainsi la meilleure note de tout l'hémisphère occidental.
- Sept transporteurs canadiens étaient parmi les cent premiers du Canada et des États-Unis en 2007 à figurer sur la liste de *Transport Topics*.

- En juin 2007, les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* ont mené à la création de dispositions qui autorisent le ministre à examiner les projets de fusions et d'acquisitions des entreprises de transport de compétence fédérale. La procédure d'examen est complémentaire de la *Loi sur la concurrence* et elle portera sur les opérations plus importantes dans le secteur du camionnage et de l'autobus/autocar.
- Il y a eu quelques investissements étrangers notoires dans le secteur de l'autobus/autocar en 2007. En mars, Transdev Canada Inc., la filiale canadienne de la compagnie Transdev SA qui a son siège en France, s'est portée acquéreur de l'entreprise Limocar ayant son siège au Québec. En octobre, le First Group PLC d'Aberdeen, en Écosse, a parachevé l'acquisition de Laidlaw International Inc., société américaine qui exploite de nombreux services d'autobus/autocar au Canada et aux États-Unis. L'entité nord-américaine de création récente officie sous la dénomination de First Group America. L'acquisition a porté sur les autobus scolaires de Laidlaw au Canada et sur Greyhound Canada et les compagnies connexes, faisant de First Group la principale compagnie de l'industrie canadienne de l'autobus/autocar.
- Du côté du camionnage, même s'il y a eu des investissements étrangers, la plupart étaient modestes et dans le secteur de l'énergie. Plusieurs des grandes compagnies canadiennes ont fait état d'acquisitions en 2007, même si le niveau d'activité a été inférieur à ce qu'il était les années précédentes.
- Le parc de véhicules automobiles en 2006 comportait 18,5 millions de voitures/camions légers/fourgonnettes et plus de 600 000 poids lourds (d'un poids nominal brut égal ou supérieur à 4,5 tonnes). Le parc de véhicules légers a parcouru près de 300 milliards de kilomètres alors que les poids lourds ont parcouru près de 30 milliards de kilomètres.
- La circulation routière aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis en 2007 a été inférieure de 3,2 % à ce qu'elle était en 2006, tandis que 12 des 20 principaux postes frontaliers et les 7 plus importants postes frontaliers ont enregistré une baisse des volumes.

Nota : Consulter les tableaux RO1 à RO28 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport routier.

- Le 16 novembre 2007, des modifications à la *Loi maritime du Canada* (LMC) ont été présentées au Parlement sous la forme du projet de loi C-23. Ces modifications et des initiatives politiques complémentaires ont pour but de raffermir le cadre d'exploitation des administrations portuaires canadiennes (APC), de favoriser l'essor des infrastructures maritimes et de stimuler une conjoncture financière plus flexible pour les APC.
- À Montréal (juin 2007), le Canada a accueilli la première réunion du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) jamais organisée en dehors de Londres, au R.-U. Le FIPOL est une organisation internationale qui existe depuis plus de 25 ans et qui accorde des indemnisations au titre des déversements d'hydrocarbures par les navires-citernes.
- Un règlement a été publié en vertu de la LMC en août 2007 pour assurer la stabilité constante des activités des camions porte-conteneurs dans les installations des administrations portuaires de Vancouver et du fleuve Fraser. Ce règlement doit faire l'objet d'un examen d'ici à deux ans.
- Le 22 décembre 2007, le gouvernement du Canada a délivré un certificat de fusion en vue combiner les trois administrations portuaires du Lower Mainland en Colombie-Britannique, soit les administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et du North-Fraser et créer l'administration portuaire de Vancouver-Fraser entrant en opération le 1^{er} janvier 2008. La fusion est une politique clé découlant de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique en vue de maximiser l'efficacité des ports et d'en optimiser la planification.
- Le gouvernement fédéral a annoncé une stratégie à long terme le 6 février 2007 en vue de revitaliser les services de traversier de Marine Atlantique S.C.C. (MAS). La phase I de cette stratégie prévoit le déblocage de 318,3 millions de dollars de plus et l'établissement d'un plan en vue de remplacer un navire affrété. La deuxième phase de la stratégie prévoit l'exécution du plan de renouvellement de la flotte de MAS.
- Le 26 novembre 2007, le Canada et les États-Unis ont publié l'étude sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, qui analyse les problèmes d'infrastructures, d'économie et d'environnement posés par la navigation commerciale sur la Voie maritime.
- En septembre 2007, l'administration portuaire de Prince Rupert a amorcé la phase 1 du terminal à conteneurs de Fairview, installation de 50 acres qui offre une capacité annuelle de 500 000 EVP (équivalents vingt pieds).
- En 2007, Ridley Terminals Inc. (RTI), société d'État qui exploite des installations de produits en vrac au port de Prince Rupert, a enregistré une importante croissance puisqu'elle a manutentionné 5,1 millions de tonnes de fret, contre 2,8 millions de tonnes en 2006. Grâce à l'amélioration de ces résultats, le fédéral n'a accordé aucune contribution à RTI en 2007.

- Transports Canada a participé à la Table ronde sur le transport maritime à courte distance au Québec et organisé un atelier sur les perspectives de transport maritime à courte distance en Colombie-Britannique. Les deux événements s'inscrivaient dans les efforts visant à promouvoir le transport maritime à courte distance comme moyen d'accroître l'efficacité du réseau de transport.
- En 2007, la Voie maritime du Saint-Laurent a assuré le transport d'environ 43 millions de tonnes, soit une baisse d'environ 9 % par rapport à 2006.
- Au cours de l'exercice 2006-2007, la Voie maritime du Saint-Laurent a généré 85,2 millions de dollars de recettes provenant de péages et d'autres sources, contre 76 millions de dollars en 2005-2006. Les charges d'exploitation de la Voie maritime se sont élevées à 63,7 millions de dollars, contre 60,4 millions de dollars l'année précédente. Les dépenses visant le renouvellement des actifs se sont chiffrées à 35,5 millions de dollars.
- En 2006, les 19 APC ont manutentionné 254 millions de tonnes de marchandises, contre 249 millions de tonnes en 2005, soit 53 % de l'ensemble du trafic portuaire du Canada.
- En 2006, le trafic de fret maritime a été estimé à 408,4 millions de tonnes, soit une hausse de 2 % par rapport à 2005. Ce total comprend 70 millions de tonnes de flux intérieurs, 129,5 millions de tonnes de trafic transfrontalier et 208,9 millions de tonnes d'autre trafic international.
- Les services de transport maritime ont assuré pour 143,7 milliards de dollars de commerce international en 2006, dont 75 milliards de dollars d'importations et 68,7 milliards de dollars d'exportations.
- Des estimés préliminaires indiquent que le trafic international des navires de croisière en 2007 aurait augmenté à Vancouver, ainsi que dans trois ports de la côte Est : Halifax, Québec et Saint John.
- En 2006, les recettes d'exploitation des 19 APC se sont élevées à 338 millions de dollars, soit une hausse de 7,7 % par rapport à 2005, alors que les charges d'exploitation ont diminué de 14,3 millions de dollars. Les administrations portuaires ont consacré 167 millions de dollars à des projets d'investissement, soit 55 millions de dollars de plus qu'en 2005. Quinze APC ont déclaré des recettes nettes positives, fluctuant entre 0,07 million de dollars et 29,6 millions de dollars, alors que quatre APC ont déclaré des déficits nets, allant de 0,2 million de dollars à 4,6 millions de dollars.
- Le Programme de cession des ports a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2012. Avant le lancement du programme en 1996, Transports Canada assurait le contrôle et l'administration de 549 ports et installations portuaires publics. Sur ce nombre, 472 ports ont été retirés de l'inventaire de Transports Canada en vertu de cessions à d'autres ministères du gouvernement fédéral, à des gouvernements provinciaux et à des intérêts locaux, et 26 ports ont été démolis ou Transports Canada a mis un terme à ses intérêts dans ces ports.
- Sur les 77 ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada, 51 sont des ports régionaux/locaux et 26, des ports éloignés.

Nota : Consulter les tableaux M1 à M29 de l'addenda pour d'autres chiffres sur le trafic maritime.

- La demande de services aériens a été forte en 2007. La vigueur du dollar canadien a contribué à atténuer l'impact des hausses des dépenses en dollars US, en particulier le carburant. Les aéroports du Canada ont effectué des investissements pour améliorer la sécurité aérienne et la compétitivité du transport aérien.
- Pour ce qui est de la conjoncture internationale, le Canada a conclu des accords internationaux de service aérien de type « ciel ouvert » avec l'Islande, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande et la Barbade. Des accords élargis ont également été conclus avec le Japon, le Koweït, la Jordanie, Singapour et le Mexique. Les négociations en vue d'un accord global de services aériens avec l'Union européenne ont débuté à la fin de 2007.
- En vertu des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, plusieurs transporteurs aériens canadiens ont annoncé de nouvelles liaisons internationales ou ajouté à des liaisons déjà offertes, notamment Air Canada (Mexique, R.-U., Espagne et Allemagne), Skyservice (Jamaïque, Mexique), Sunwing (Mexique, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie), Air Transat (Mexique, Suisse) et WestJet (Mexique, Sainte-Lucie, République dominicaine).
- Un texte visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique* a été à nouveau déposé devant la Chambre des communes. Les changements prévus auront pour effet d'actualiser la Loi afin de refléter les besoins du secteur du transport aérien et de respecter la conjoncture en perpétuelle évolution des activités de transport aérien. Les changements proposés devraient contribuer à faire progresser la sécurité aérienne.
- Du côté des infrastructures, des aéroports de partout au pays ont reçu environ 43,6 millions de dollars pour financer 33 nouveaux projets en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) en 2007. En dehors du financement du PAIA, plus de 3,5 millions de dollars ont été débloqués pour mener des réparations ainsi que pour resserrer les normes de sécurité aux aéroports qui desservent des localités éloignées, notamment Eastmain et Wemindji dans le Nord du Québec et Wabush et Makkovik à Terre-Neuve-et-Labrador.
- Le trafic passagers dans les aéroports canadiens a progressé de 6,8 % en 2006, pour dépasser 100 millions de passagers embarqués et débarqués.
- Les recettes des frais d'améliorations aéroportuaires ont augmenté de 6,1 % pour s'établir à 535 millions de dollars en 2006.
- Du côté de l'industrie, le marché des vols intérieurs a été dominé par WestJet et Air Canada alors que d'autres transporteurs aériens ont exploité des créneaux régionaux ou spécialisés.
- Le trafic des passagers aériens en 2007 est estimé à 104,2 millions de passagers embarqués et débarqués. Le trafic intérieur a augmenté de 3,6 %, le trafic transfrontalier, de 1,1 %, et le reste du trafic international, de 4,2 %.

- Parmi les transporteurs qui assurent des services aériens réguliers ou d'affrètement tout au long de l'année dans le Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi et North-Wright Airways.
- Air Canada a inauguré 12 nouvelles liaisons aériennes intérieures et 9 nouveaux vols internationaux, en augmentant sa capacité intérieure, mesurée en sièges-kilomètres disponibles, de 2,3 %, et la capacité de son réseau, de 2,8 %.
- WestJet a inauguré neuf nouveaux vols sans escale, a augmenté sa capacité intérieure de 13,6 % et la capacité de son réseau, de 17,4 %.
- De nouvelles compagnies ont commencé à desservir le Canada, parmi lesquelles Flyglobespan et Astraeus Airlines ayant leur siège au R.-U., Jet Airways ayant son siège en Inde, Oasis Hong Kong Airlines, Emirates Airlines des Émirats arabes unis, Frontier Airlines qui a son siège aux États-Unis, et Air New Zealand.
- Le vol d'Air Canada qui dessert tout au long de l'année le Royaume-Uni au départ de St. John's est devenu saisonnier en 2007, comme le vol de Malev reliant Toronto à Budapest et les vols de Czech Airlines à destination de Prague. Harmony Airways et Peace Air ont tous les deux cessé leurs activités en 2007.
- Des transporteurs comme Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express ont assuré des vols tout-cargo pour la Société canadienne des postes, des compagnies de messageries, des transitaires et groupeurs et des expéditeurs.
- Le commerce par avion entre le Canada et d'autres pays a augmenté de 6,4 %. Sur le plan de la valeur, les aéronefs, l'or et les équipements téléphoniques ont été les trois principaux produits exportés par avion au départ du Canada, alors que les produits pharmaceutiques, les aéronefs et les ordinateurs ont été les trois produits importés de plus grande valeur.
- Les 95 aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de vol de NAV CANADA ont déclaré 6,1 millions de mouvements en 2007, soit une hausse de 6,9 % par rapport à l'année précédente. Les mouvements itinérants ont augmenté de 3,6 % et les mouvements locaux, de 15,6 %. Grâce à une école de pilotage connaissant une croissance appréciable, l'Aéroport international du Grand Moncton a vu ses mouvements augmenter de 61 % en un an, soit la plus forte augmentation des 95 aéroports.
- L'aviation générale a connu une augmentation de 3,6 % de ses mouvements itinérants dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de vol de NAV CANADA et une hausse de 15,6 % de ses mouvements locaux. Ainsi, l'aviation générale a été responsable de 48,9 % de tous les mouvements à ces aéroports, contre 47,3 % un an auparavant.

Nota : Consulter les tableaux A1 à A25 de l'addenda pour d'autres chiffres sur le transport aérien.

Liste des tableaux et des figures de l'addenda

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

Numéro	Titre	Page
Transports et économie		
Tableau EC1 :	Indicateurs économiques, 2007	A6
Tableau EC2 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2006	A6
Tableau EC3 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2004	A6
Tableau EC4 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2004	A7
Tableau EC5 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants d'échange, 2004 ..	A7
Tableau EC6 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1997 – 2007 ..	A8
Tableau EC7 :	Commerce entre et le Canada et d'autres pays que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997 – 2007	A10
Tableau EC8 :	Commerce avec les États-Unis par province/territoire, 2006 et 2007	A10
Figure EC9 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1989 – 2007 ..	A10
Tableau EC10 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2007	A11
Tableau EC11 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2006 – 2007	A11
Tableau EC12 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2007	A12
Tableau EC13 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2007	A12
Tableau EC14 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2006 et 2007	A13
Tableau EC15 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2006 et 2007	A13
Figure EC16 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1989 – 2007 ..	A13
Figure EC17 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2007	A13
Tableau EC18 :	Commerce des marchandises du Canada – 25 premiers partenaires, 2007	A14
Tableau EC19 :	Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2007	A14
Tableau EC20 :	Demande touristique au Canada, 2003 – 2007	A15
Tableau EC21 :	Compte des voyages canadiens et tarifs passagers, 2003 – 2007	A16
Tableau EC22 :	Résumé des voyages internationaux, 2003 – 2007	A17
Tableau EC23 :	Visiteurs au Canada provenant d'autres pays que les États-Unis, 2003 – 2007	A18
Tableau EC24 :	Visites de plus de 24 heures effectuées aux É.-U. par les Canadiens, selon les États sélectionnés, 2005 et 2006	A19
Tableau EC25 :	Visites le même jour effectuées aux É.-U. par les Canadiens, selon les États sélectionnés, 2005 et 2006	A19
Tableau EC26 :	Visites de plus de 24 heures effectuées par les Canadiens dans des pays sélectionnés autres que les É.-U., 2005 et 2006	A19
Tableau EC27 :	Voyages canadiens/américains selon le but du voyage, 2005 et 2006	A20
Tableau EC28 :	Voyages à l'étranger selon le but du voyage, 2005 et 2006	A20
Tableau EC29 :	Emploi dans le secteur des transports, 2001 – 2007	A20
Tableau EC30 :	Emploi dans le secteur ferroviaire, 2001 – 2006	A21
Tableau EC31 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2001 – 2006	A21
Tableau EC32 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2001 – 2006	A21
Tableau EC33 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, par région, 2001 – 2006	A22
Tableau EC34 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2001 – 2007	A23

Numéro	Titre	Page
Tableau EC35 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2001 – 2007	A23
Tableau EC36 :	Emploi dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2001 – 2006	A23
Tableau EC37 :	Emploi dans les transports urbains par région, 2001 – 2006	A24
Tableau EC38 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2001 – 2006	A24
Tableau EC39 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2001 – 2007	A24
Tableau EC40 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2000 – 2006	A25
Tableau EC41 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2001 – 2006	A25
Tableau EC42 :	Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001 – 2007	A26
Tableau EC43 :	Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 2001 – 2007	A26
Tableau EC44 :	Emploi dans les Associations d'employeurs maritimes, 2000 – 2006	A26
Tableau EC45 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001	A26
Tableau EC46 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2001 – 2007	A27
Tableau EC47 :	Emploi – aéroports du RNA, 2001 – 2007	A27
Tableau EC48 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2001 – 2007	A27
Tableau EC49 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2000 – 2006	A28
Tableau EC50 :	Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 2000 – 2006	A28
Tableau EC51 :	Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 2001-2002 – 2007-2008	A28
Tableau EC52 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 2001 – 2007	A29
Tableau EC53 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 2001 – 2007	A29
Tableau EC54 :	Conflits de travail par mode de transport, 2001 – 2007	A30
Tableau EC55 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1997 – 2006	A31
Tableau EC56 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1997 – 2006	A31
Tableau EC57 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province/territoire, 1997 – 2006 ..	A32
Tableau EC58 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province/territoire, 1997 – 2006	A32
Tableau EC59 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province/territoire, 1997 – 2006	A33
Tableau EC60 :	Consommation d'énergie du secteur des oléoducs par province/territoire, 1997 – 2006	A33
Tableau EC61 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province/territoire, 1997 – 2006	A33
Tableau EC62 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province, 1997 – 2006	A34
Tableau EC63 :	Prix du brut – \$CAN et \$É.-U. le baril, 1998 – 2007	A34
Tableau EC64 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – dans certaines villes, 1998 – 2007	A34
Tableau EC65 :	Prix de détail du carburant diesel routier – dans certaines villes, 1998 – 2007	A35
Tableau EC66 :	Éléments du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales 2007	A35
Tableau EC67 :	Prix d'autres carburants de transport, 1998 – 2007	A35
Tableau EC68 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2003 – 2006	A36
Tableau EC69 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2003 – 2006	A37
Tableau EC70 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2003 – 2006 (% des coûts totaux)	A37
Tableau EC71 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2004 – 2006	A38
Tableau EC72 :	Transport commercial comme proportion du PIB, 2007	A39
Tableau EC73 :	Demande en transport comme proportion du PIB, 2007	A39
Tableau EC74 :	Transport commercial comme pourcentage du PIB par province/territoire, 2004	A40
Tableau EC75 :	Dépenses personnelles pour le transport par province/territoire, 2006	A40
Tableau EC76 :	Dépenses personnelles pour le transport, 2007	A40

Dépenses de l'État consacrées aux transports

Tableau G1 :	Dépenses brutes et nettes en transport engagées par les gouvernements, 1998-1999 – 2007-2008	A41
Tableau G2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations engagées par le gouvernement fédéral, 1998-1999 – 2007-2008	A42
Tableau G3 :	Subventions, octrois et autres contributions fédérales directes selon le mode, 1998-1999 – 2007-2008	A43
Tableau G4 :	Recettes gouvernementales tirées des usagers du transport, 1998-1999 – 2007-2008	A44
Tableau G5 :	Dépenses et recettes de transport selon le mode et les ordres de gouvernement, 1998-1999 – 2007-2008	A45
Tableau G6 :	Distribution des dépenses locales et provinciales en transport, par province, 1997-1998 – 2006-2007	A46
Tableau G7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales en transport détaillées, selon le mode et la province/le territoire, 1997-1998 – 2006-2007	A47

Sécurité et sûreté des transports

Tableau S1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1997 – 2007	A59
Figure S2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien	A60
Tableau S3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2002 – 2007	A61
Tableau S4 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2002 – 2007	A62
Tableau S5 :	Chemins de fer de compétence fédérale — accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2002 – 2007	A63
Tableau S6 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1987 – 2006	A63
Tableau S7 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province/territoire 2005 et 2006	A64
Tableau S8 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2007	A64
Tableau S9 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (> 0 mg %) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, 1987 – 2006	A64
Tableau S10 :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006	A65
Tableau S11 :	Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2002 – 2006	A65
Tableau S12 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2002 – 2006	A65
Tableau S13 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006	A65
Tableau S14 :	Sinistres maritimes, 2002 – 2007	A66
Tableau S15 :	Sinistres maritimes par région, 2002 – 2007	A67
Tableau S16 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2002 – 2007	A68
Tableau S17 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 1997 – 2007	A68
Tableau S18 :	Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2002 – 2007	A69
Tableau S19 :	Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2002 – 2007	A70
Tableau S20 :	Taux d'accidents d'aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2002 – 2007	A70
Tableau S21 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province/territoire, 2002 – 2007	A71
Tableau S22 :	Accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2002 – 2007	A72
Tableau S23 :	Nombre total des victimes d'accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, 2002 – 2007	A72
Tableau S24 :	Nombre de morts et de blessés attribué aux marchandises dangereuses rejetées lors d'accidents à signaler, 2002 – 2007	A72

Transports et environnement

Figure EN1 :	Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1990 – 2005	A73
Figure EN2 :	Émissions totales de gaz à effet de serre par secteur, 1990 et 2005	A73
Figure EN3 :	Tendance des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers et niveau d'activité, 1990 – 2005	A73
Figure EN4 :	Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports non routiers, 1990 – 2005	A73
Figure EN5 :	Intensité des gaz à effet de serre des secteurs d'utilisation finale de l'énergie, 2005	A73

Transport ferroviaire

Tableau RA1 :	Chemins de fer au Canada, 2007	A74
Tableau RA2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2007	A74
Tableau RA3 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2007	A74
Tableau RA4 :	Recettes des chemins de fer, 1997 – 2006	A75
Tableau RA5 :	Nombre total d'employés, 1997 – 2006	A75
Tableau RA6 :	Consommation de carburant, 1997 – 2006	A75
Tableau RA7 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1997 – 2006	A76
Tableau RA8 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2006	A76
Tableau RA9 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1997 – 2006	A76
Tableau RA10 :	Chargements annuels de wagons de chemin de fer, 1998 – 2007	A77
Tableau RA11 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1998 – 2007	A78
Tableau RA12 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1998 – 2007	A78
Tableau RA13 :	Exportations ferroviaires par province/territoire d'origine, 1998 – 2007	A79
Tableau RA14 :	Exportations ferroviaires par province/territoire d'origine, 1998 – 2007	A79
Tableau RA15 :	Importations ferroviaires par province/territoire de dédouanement, 1998 – 2007	A79
Tableau RA16 :	Importations ferroviaires par province/territoire de dédouanement, 1998 – 2007	A80
Tableau RA17 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007	A80
Tableau RA18 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1998 – 2007	A80
Tableau RA19 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007	A81
Tableau RA20 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007	A81
Tableau RA21 :	Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007	A81
Tableau RA22 :	Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007	A82
Tableau RA23 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007	A82
Tableau RA24 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007	A82
Tableau RA25 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1997 – 2006	A82
Tableau RA26 :	Exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1997 – 2006	A83
Tableau RA27 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2006	A83
Tableau RA28 :	Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 1997 – 2006	A83
Tableau RA29 :	Volume des importations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2006	A83
Figure RA30 :	Trafic intermodal du CN et du CFCP, 1997 – 2006	A84
Figure RA31 :	Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CFCP, 1997 – 2006	A84
Figure RA32 :	Part du trafic intermodal ferroviaire par segment, 1997 – 2006	A84
Figure RA33 :	Croissance du trafic de conteneurs sur wagon plat et de remorques sur wagon plat du CN et du CFCP, 1997 – 2006	A84
Tableau RA34 :	Voyageurs et voyageurs-kilomètres – VIA Rail et transporteurs de classe II, 1996 – 2006	A84
Tableau RA35 :	Voyageurs des trains de banlieue – Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2006	A84

Transport routier

Tableau RO1 :	Réseau routier national (RRN).....	A85
Tableau RO2 :	Longueur du réseau routier public du Canada	A85
Tableau RO3 :	Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2006	A86
Tableau RO4 :	Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2006.....	A86
Tableau RO5 :	Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine du déplacement, 2006.....	A87
Tableau RO6 :	Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2006	A87
Tableau RO7 :	Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2006	A87
Tableau RO8 :	Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 2006	A88
Tableau RO9 :	Véhicules-kilomètres parcourus selon la configuration, 2006	A88
Tableau RO10 :	Utilisation des poids lourds (dix provinces), 2006	A88
Tableau RO11 :	Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation (dix provinces), 2006	A88
Tableau RO12 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, 1998 – 2007	A89
Tableau RO13 :	Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1997 – 2006.....	A89
Tableau RO14 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1997 – 2006.....	A89
Tableau RO15 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2000, 2003 et 2006	A90
Tableau RO16 :	Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2005	A90
Tableau RO17 :	Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2004 et 2005	A90
Tableau RO18 :	Commerce international du Canada par camion, selon les groupes de produits, 2006 et 2007	A91
Tableau RO19 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2003 – 2007	A92
Tableau RO20 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles/autres véhicules, 2003 – 2007	A92
Tableau RO21 :	Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1996 – 2006	A93
Tableau RO22 :	Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 1996 – 2006.....	A93
Figure RO23 :	Recettes totales selon la provenance – secteur des transports urbains, 2006.....	A93
Tableau RO24 :	Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1981 – 2006	A94
Figure RO25 :	Dynamique à Long Terme des Transports en Commun, 1986 – 2006	A94
Tableau RO26 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1996 – 2006	A94
Tableau RO27 :	Voyageurs des services interurbains et des transports urbains, transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1986 – 2006	A95
Tableau RO28 :	Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2006.....	A95

Transport maritime

Tableau M1 :	Classification des ports au 31 décembre 2007	A96
Tableau M2 :	Ports de pêche du pppb selon le et la région, au 31 décembre 2007.....	A96
Tableau M3 :	Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2007	A96
Tableau M4 :	Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2007	A96
Tableau M5 :	Gestion des ports de plaisance du PPPB restants, au 31 décembre 2007	A97
Tableau M6 :	Nombre de ports placés sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1998 – 2007	A97
Tableau M7 :	Situation des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada	A97
Tableau M8 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2006	A98
Tableau M9 :	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 2006 et 2005	A98
Tableau M10 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1999/2000 – 2006/2007.....	A99

Numéro	Titre	Page
Tableau M11 :	Résultats financiers des administrations de pilotage, 2007	A99
Tableau M12 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2007/2008	A99
Tableau M13 :	Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2007/2008	A99
Tableau M14 :	Résultats financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, 2004/2005 à 2006/2007	A100
Tableau M15 :	Flotte immatriculée au Canada – Selon le type de navire, 1987, 1997 et 2007	A100
Tableau M16 :	Missions totales des administrations de pilotage et missions par pilote, 1998 – 2007	A100
Tableau M17 :	Aperçu des principaux services de traversier	A101
Tableau M18 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2005 et 2006	A102
Tableau M19 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2007	A103
Tableau M20 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, par produit, 1993 – 2007	A103
Tableau M21 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 1993 – 2007 ..	A103
Tableau M22 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 1986 – 2006	A103
Tableau M23 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2005 et 2006	A104
Tableau M24 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1988 – 2006	A104
Tableau M25 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2006	A104
Tableau M26 :	Échanges maritimes outremer du Canada, 1986 – 2006	A104
Tableau M27 :	Total des importations et des exportations maritimes par pays (2006 par rapport à 2005) ..	A105
Tableau M28 :	Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2006	A105
Tableau M29 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2006	A106

Transport aérien

Tableau A1 :	Nombre d'aérodromes au Canada, 2007	A107
Tableau A2 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2006	A108
Tableau A3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 1998/1999 à 2007/2008	A109
Tableau A4 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – Projets approuvés en 2007	A110
Tableau A5 :	Frais d'améliorations aéroportuaires aux aéroports, 2007	A111
Tableau A6 :	Licences détenues par des transporteurs aériens au 31 décembre 2006 et 2007	A112
Tableau A7 :	Résumé des licences et des permis du personnel en date de décembre 2007	A112
Tableau A8 :	Licences et permis du personnel par province/territoire en date de décembre 2006 et 2007 ..	A112
Tableau A9 :	Profil de la flotte d'avions de loisir en date de décembre 2006 et 2007	A113
Tableau A10 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre, 2007	A113
Tableau A11 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2007	A114
Tableau A12 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2007	A115
Tableau A13 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2007	A117
Tableau A14 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2007	A117
Tableau A15 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2006 et 2007	A117
Tableau A16 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2006 et 2007	A118
Tableau A17 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2007	A119
Tableau A18 :	Trafic des passagers aériens, 2000 – 2007	A119

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau A19 :	Passagers payants embarqués/débarqués dans les aéroports canadiens, 2006	A120
Tableau A20 :	Volume de marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2006	A121
Tableau A21 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2006	A121
Tableau A22 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1997 – 2007	A121
Tableau A23 :	Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2006 et 2007	A121
Tableau A24 :	Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2007 . . .	A122
Tableau A25 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2006 et 2007	A122